Skrzydlata POLSKA

NR 42 (432) • 14.X.1959 • CENA 2 zł

Na stronie **15** W TYM NUMERZE PODAJEMY

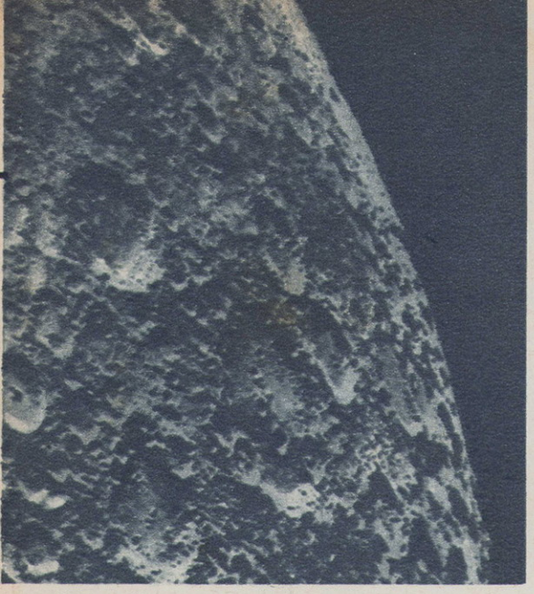
PEŁNĄ LISTĘ NAGRODZONYCH W KONKURSIE „PODNIEBNYM SZLAKIEM"

POZA TYM W NUMERZE:

SAMOLOTY
CONVAIR 540 – KANADA
AVRO 748 – ANGLIA
I INNE CIEKAWE MATERIAŁY
m. in.
o „Szybownikach Finlandii"

S. H. L. i co dalej? Str. 4

JAK HARCERZE — SPADOCHRONIARZE SZKOLILI SIĘ NA OBOZIE — patrz str. 3-4



ŁUNNIK III PRZELECIAŁ wokół KSIĘŻYCA

WIELKI SUKCES RADZIECKIEJ NAUKI I TECHNIKI

Tak wygląda księżycowy kanion zwany „Doliną Alpejską" (długość 150 km, szerokość 10 km, głębokość 4 km). Rysunek sporządzony na podstawie powiększeń zdjęć fotograficznych Księżyca dokonanych z Ziemi.

4 PAŹDZIERNIKA br. w Związku Radzieckim wystrzelono trzecią z kolei rakietę kosmiczną. Na jej pokładzie znajduje się automatyczna stacja międzyplanetarna, którą wydźwignął na orbitę ostatni człon rakiety wielostopniowej. Automatyczna stacja międzyplanetarna w dniu 6.X. przeleciała w najbliższej odległości 7 tys. km od Księżyca i okrążywszy go zmierza w kierunku Ziemi. Dzięki takiej orbicie stację można obserwować z północnej półkuli naszego globu.

Automatyczną stację międzyplanetarną umieszczono w ostatnim członie rakiety o ciężarze 1 553 kG (bez paliwa). Po osiągnięciu orbity nastąpiło oddzielenie się ostatniego członu, który biegnie w dalszym ciągu po orbicie zbliżonej do orbity stacji. W jej wnętrzu znajduje się aparatura naukowa i radiotechniczna oraz system automatycznego regulowania temperatury (w stacji). Źródłem zasilania aparatury pokładowej, naukowej i radiotechnicznej są baterie słoneczne i chemiczne. Ciężar ogólny stacji wynosi 278,5 kG, a aparatury pomiarowej posiadającej własne źródła zasilania 156,5 kG. W sumie ładunek użyteczny stanowi 435 kG. Umieszczona na stacji międzyplanetarnej aparatura fotograficzna wykona zdjęcie nieznanej dotychczas (zacienionej dla nas) strony Księżyca, przekazując je na Ziemię.

Dane naukowe oraz pomiary parametrów lotu stacji przekazywane są na Ziemię przy pomocy dwóch nadajników radiowych pracujących na częstotliwościach 39,986 megacykla i 183,6 megacykla. Równocześnie na częstotliwości 183,6 megacykla będzie się kontrolować elementy orbity stacji międzyplanetarnej. Pracą aparatury pokładowej stacji międzyplanetarnej kieruje zdalnie (drogą radiową) ośrodek koordynacyjno-obliczeniowy na Ziemi. Aparatura przekazująca informacje naukowe na Ziemię pracować będzie od 2 do 4 godzin, zgodnie z programem obserwacji. Kolejny okres pracy urządzeń radiotechnicznych rozpoczął się 4 października br. o godz. 11.00 i zakończył się o godzinie 13.00 (czasu moskiewskiego), podczas gdy rakieta oddalona była już od Ziemi o 108 tys. km.

Sygnały odebrały radiostacje w Związku Radzieckim, a także w innych częściach świata. M. in. odebrał je także największy radioteleskop świata w Jodrell Bank w Anglii.

Nowy wspaniały sukces naukowców radzieckich odbił się wielkim echem na całym świecie.

Powyżej: Zdjęcie fotograficzne Księżyca.

ECHA i ODGŁOSY ● ECHA i ODGŁOSY ● ECHA i ODGŁOSY ● ECHA i ODGŁOSY

Precyzja obliczeń radzieckich uczonych godna jest miana światowej arcysensacji. Najbardziej sensacyjna będzie możliwość bezpośredniej obserwacji z niewielkiej odległości przy pomocy automatycznych aparatów drugiej strony Księżyca. Ostatni eksperyment radziecki jest niewątpliwie najdoskonalszym z dotychczasowych osiągnięć ludzkiej techniki i nauki.

dr MACIEJ BIELICKI

pracownik naukowy Obserwatorium Astronomicznego Uniwersytetu Warszawskiego

★

Trzecia radziecka rakieta kosmiczna stwarza możliwość zbadania kwestii, czy na Księżycu istnieją jakieś formy życia.

astrobotanik radziecki
G. Tichow

★

Ten nadzwyczajny wyczyn dokładnie w dwa lata po pierwszym sputniku jest kamieniem milowym na drodze do wysłania człowieka w przestrzeń kosmiczną.

„Le Parisien Libere" — Paryż

★

Wystrzelenie „Łunnika III" jest olbrzymim osiągnięciem rosyjskich naukowców.

„Daily Express" — Londyn

★

Upłynie co najmniej rok, zanim USA będą mogły zanotować podobny sukces. Są niewielkie szanse prześcignięcia Związku Radzieckiego, dopóki USA nie będą mogły budować rakiet potężniejszych od tych, które Rosjanie już posiadają.

„New York Times" — USA

★

Pojazd, który wyrzucono w przestrzeń, jest kompletnym, automatycznym obserwatorium. Najważniejszą cechą szczególną tego sukcesu jest dwustronna łączność radiowa między Ziemią a obserwatorium kosmicznym.

prof. D. Szaronow
z-ca przewodniczącego komisji do spraw badania planet przy Radzie Astronomicznej Akademii Nauk ZSRR

★

Obecna próba wymagała większej dokładności technicznej niż trafienie w Księżyc. Wiadomość o tej próbie udowadnia — jeśli w ogóle potrzebne są jakieś dalsze dowody — że uczeni radzieccy umocnili swe przodownictwo w stosunku do Amerykanów.

„Daily Telegraph" — Londyn

★

Wysyłając „Łunnika III" badacze radzieccy dokonali wyczynu 100 razy trudniejszego, niż trafienie rakietą w Księżyc.

Aleksander Ananow

uczony francuski pochodzenia rosyjskiego

★

Niezależnie od swej wyższości w dziedzinie paliw, Rosjanie okazują się dziś mistrzami w technice automatyzacji i zdalnego kierowania.

„Les Echos" — Paryż

★

Następny etap polegać będzie na umieszczeniu człowieka w głowicy rakiety, wystrzeleniu jej na odległość około 320 km i sprowadzeniu tego pocisku wraz z człowiekiem znowu na Ziemię.

Kenneth Gatland

wiceprzewodniczący brytyjskiego Towarzystwa Międzyplanetarnego

★

Wypuszczenie trzech radzieckich rakiet kosmicznych w ciągu jednego roku daje pewność, że w najbliższym czasie zostaną dokonane loty na inne ciała systemu słonecznego — na Marsa i Wenus.

M. Gniewyszew

astronom, kierownik kaukaskiej wysokogórskiej stacji słonecznej obserwatorium pułkowskiego

★

Pierwszą nauką z „Łunnika III" jest to: Rosjanie — tym razem trzeba to ostatecznie przyznać — robią co chcą i kiedy chcą".

„Le Figaro" — Paryż

★

Można się spodziewać, że między 1960 a 1965 rokiem zaczną kursować między Ziemią a Księżycem radzieckie statki kosmiczne z ludźmi.

„New York Sunday News" — USA

★

Reakcją Wielkiej Brytanii na radzieckiego satelitę księżycowego jest podziw połączony zapewne z zazdrością.

„Daily Express" — W. Brytania

★

W dziedzinie rakiet, również na płaszczyźnie militarnej, Rosjanie górują nad Zachodem.

„Neue Rhein Zeitung" — NRF

★

Uczeni radzieccy sięgnęli po jeszcze jedną pierwszą nagrodę w badaniach kosmicznych.

„Daily Telegraph" — W. Brytania

I Zawody Lotnictwa Myśliwskiego

Kpt. pil. WALENTYN NAJLEPSZYM MYŚLIWCEM, ZESPÓŁ mjra pil. KAŁKUSA NAJLEPSZYM ZESPOŁEM WOJSK LOTNICZYCH i OPL OK

W dniu 2 października br. zakończyły się na jednym z lotnisk wojskowych pierwsze zawody o mistrzostwo indywidualne i zespołowe lotnictwa myśliwskiego Wojsk Lotniczych i OPL OK. W konkurencji indywidualnej startowało 19 zawodników, a w konkurencji zespołowej 9 zespołów. Zawody cechował bardzo wysoki poziom, a o mistrzostwo walczyli, obok „starych" i znanych już asów lotnictwa myśliwskiego, także bardzo młodzi piloci, okazując się równorzędnymi partnerami w walce o pierwszeństwo; świadczą o tym chociażby minimalne różnice punktów w tabelach wyników. A oto wyniki:

Indywidualnie: 1. kpt. pil. Walentyn — 2 285 pkt, 2. por. pil. Ziębicki — 2 210 pkt, 3. kpt. pil. Garczyński — 2 155 pkt, 4—5. por. pil. Żminkowski — 2 125 pkt, kpt. pil. Lis — 2 125 pkt.

Zespołowo: 1. Zespół pil. Kałkusa (oficerowie-piloci: Grundman, Figurski, Bogusz, Styczeń, Mielczarek) — 2 670 pkt, 2. Zespół kpt. pil. Daniłowicza — 2 660 pkt, 3. Zespół kpt. pil. Walentyna — 2 335 pkt, 4. Zespół kpt. pil. Zycha — 2 180 pkt.

Uroczystego zakończenia zawodów lotnictwa myśliwskiego dokonał dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, wręczając zwycięzcom oraz wyróżnionym zawodnikom cenne nagrody, upominki oraz dyplomy pamiątkowe.

Z bardziej szczegółowym przebiegiem zawodów zapoznamy Czytelników w następnych numerach. **(k)**

Pil. ZBIGNIEW RAWICZ (Gliwice) powtórnie samolotowym mistrzem Polski • V SMP zakończone • Pil. STANISŁAW KASPEREK (Świdnik) mistrzem Polski w akrobacji na rok 1959

W DNIA 4 października br. o godzinie 14.30 na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w Aleksandrowicach nastąpiło zakończenie V Samolotowych Mistrzostw Polski. Uroczystość zamknięcia zawodów zaszczycili swoją obecnością dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, prezes Aeroklubu PRL, wiceminister Spraw Wewnętrznych Stefan Antosiewicz, członek Komitetu Centralnego i Zarządu Aeroklubu PRL Józef Olszewski oraz dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK inż. Jan Zwierzyński.

Po krótkim zagajeniu dokonanym przez I sekretarza Komitetu Miejskiego PZPR Stanisława Karnika, kierownik mistrzostw mjr. pil. Jerzy Leszek złożył meldunek prezesowi Aeroklubu PRL, po czym odbyła się prezentacja zawodników. Z kolei przewodniczący komisji sędziowskiej odczytał oficjalne wyniki V SMP. Nagrody w postaci pucharów wręczył zwycięzcom prezes APRL Stefan Antosiewicz. Otrzymali je: za pierwsze miejsce mistrz Polski na rok 1959 pil. Zbigniew Rawicz i Henryk Sienkiewicz z Gliwic (2 564 pkt), za drugie miejsce wicemistrz Polski pil. Zdzisław Dudzik i Ludwik Widawski z Warszawy (2 499 pkt), za trzecie miejsce pil. Stanisław Kopacz i Tomasz Rybicki z Białegostoku (2 467 pkt). Za pierwsze miejsce w akrobacji samolotowy mistrz Polski w Akrobacji na rok 1959 pil. Stanisław Kasperek ze Świdnika (693 pkt) a za drugie miejsce — wicemistrz w akrobacji p.l. Anatol Kokoszka z Rzeszowa (617 pkt).

Dalsze miejsca w ogólnej klasyfikacji mistrzostw zajęli: 4) pil. Stanisław Babiarz i Marian Gorzelak z Wrocławia — 2 325 pkt, 5) pil. Stanisław Kasperek i Ryszard Kasperek ze Świdnika — 2 322 pkt, 6) pil. Adam Bułat i Zdzisław Szczęsny z Krakowa — 2 084 pkt, 7) pil. Stefan Studencki i Włodzimierz Jermak z Zielonej Góry — 2 049 pkt, 8) pil. Zbigniew Nasiołowski i Tadeusz Wójcik z Radomia — 2 029 pkt, 9) pil. Jerzy Rachwał i Władysław Hankisz z Lublina — 1 927 pkt, 10) pil. Eugeniusz Wielgoszewski i Andrzej Rogóyski z Gdańska — 1 924 pkt.

Po zabraniu głosu przez prezesa Aeroklubu PRL piękne przemówienie do zawodników wygłosił dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Następnie przy dźwiękach hymnu narodowego Samolotowy Mistrz Polski na rok 1959 pil. Zbigniew Rawicz w asyście dwóch wicemistrzów pil. Zdzisława Dudzika i pil. Stanisława Kopacza ściągnął flagę biało-czerwoną z masztu. Po zakończeniu części oficjalnej nastąpiły pokazy lotnicze.

Wieczorem odbyło się spotkanie towarzyskie zaproszonych gości z uczestnikami mistrzostw.

(m)

TRÓJKĄTY — 100 km/h

A więc stało się! Wiadomo było, że musi to prędzej czy później nastąpić, a jednak niebieski arkusik z FAI z nadrukiem „Aviz de record" zaelektryzował świat szybowcowy.

Amerykański pilot Richard Schreder, ten sam, który w ubiegłym roku wykonał przelot docelowo-powrotny 623 km, w ciągu kilku dni wymazał z tabeli rekordów wszystkie dotychczasowe wyniki prędkościowe w klasie D-1. 6 sierpnia br. uzyskał na trasie trójkąta 200 km prędkość 108 km/h, 7 sierpnia na trójkącie 300 km — 95 km/h, wreszcie 11 sierpnia na trójkącie 100 km — 105 km/h.

O tym ostatnim wyczynie będziemy mogli mówić jako o byłym rekordzie, bo oto dnia 18 września Czechosłowak Zejda obleciał trójkąt 100 km z prędkością 107,4 km/h.

Do chwili uzyskania bliższych danych możemy się tylko domyślać, że Schreder uzyskał te niewiarygodne prędkości na szybowcu własnej konstrukcji HP-8, Zejda zaś chyba na „Spartaku".

(ark)

SHL... i co dalej?

SKOŃCZYŁO się harcerskie lato 59 roku! — I co dalej? Z tym pytaniem zwróciłem się do druha Andrzeja Glassa, szefa lotnictwa harcerskiego w Polsce.

— Nasze plany na przyszłość — powiedział druh Glass — wiążą się ściśle z tym co zrobiliśmy tego lata. Sierpniowa akcja wakacyjna zakrojona była na szeroką skalę. Na jednym z lotnisk w woj. warszawskim rozbiło namioty Zgrupowanie Obozów Centralnej Akcji Letniej Głównej Kwatery ZHP.

Kurs drużynowych drużyn lotniczych, kurs szybowcowy, kurs komandosów, kurs instruktorów modelarstwa lotniczego, kurs modelarski i rakietowy — w sumie pięć obozów, taki był stan największej z dotychczasowych, lotniczej harcerskiej akcji letniej.

DALSZY CIĄG NA STR. 4

CIĄG DALSZY ZE STR. 3

Jakie cele i zadania postawiliśmy przed zespołami obozów w Lubieniu?

— Nauczyć prowadzenia szkolenia lotniczego w drużynach harcerskich, wychować ludzi lotnictwa, a więc wykształcić cechy fizyczne i psychiczne konieczne w lotnictwie, nauczyć drużyny harcerskie popularyzacji lotnictwa w swoich środowiskach. Tyle założenia i cele.

— A jak z perspektywy jesieni wygląda to bogate harcerskie lato?

W obozach wzięło udział 100 osób. Jeżeli w Polsce pracuje w tej chwili ok. 80 drużyn lotniczych, to w nowym roku harcerskim może powstać, w wyniku naszej akcji letniej, 20—25 nowych drużyn lotniczych. Przybyło nam kilkunastu instruktorów modelarstwa lotniczego, kilkudziesięciu chłopców zdobyło wyszkolenie lotnicze i spadochronowe i ci będą szkolić w nowym roku organizujące się harcerskie grupy lotnicze.

— Jednym słowem, tak gruntownie przygotowano kadry instruktorskie, że najbliższy rok w harcerskim lotnictwie zapowiada się, druhu Andrzeju, na pewno atrakcyjnie?!

— Tak, to była pierwsza akcja na tak dużą skalę, ale czy zda egzamin w życiu, pokaże najbliższy rok. Jedno jest pewne — okres niemowlęcy harcerskiego lotnictwa skończył się. Widać, że harcerzom rosną skrzydła. Należy im tylko życzyć wysokich wzlotów.

Jeszcze jedno pytanie, jeśli można! Jakie jest, takie już największe, pragnienie szybowników i spadochroniarzy spod znaku zielonej lilijki?

Własny kąt, własne lotnisko, własny ośrodek letni. Czeka nas dużo pracy, a młodzieży harcerskiej zgłasza się do lotnictwa coraz więcej.

Tym, którzy nic nie słyszeli o harcerskich obozach lotniczych w Lubieniu, dedykujemy reporterską kronikę harcerskiego lata! Co wy na to?!

To On. Autor poszukiwanych przez Was modeli kartonowych, znawca naddźwiękowych samolotów myśliwskich, druh Leszek Komuda, okazał się... jednym z organizatorów obozu w Lubieniu i... niańką drużyny komandosów. Harcerskie drużyny komandosów to Jego zasługa i na obozie Leszek kierował grupą harcerzy spadochroniarzy.

— Po zapachu poznacie ich. — Pidlaka, Arcypidlaka i Pidlacątko. Do namiotów rakieciarzy nie zbliżaj się. Na straży stoi Pidlak, okropny gad z obcej planety. Każdego rana Arcypidlak karmi Pidlaka solidnym ładunkiem materiału wybuchowego i cuchnącego, asystują Pidlacątka. Pidlak, służąc na obozie do

Druh Dudoś z Gorzowa włożył po raz pierwszy spadochron... — I mama pozwoliła? — Ano pozwoliła. Były trudności... Instruktor spadochronowy kol. Jerzy Kos nie był zachwycony swoimi uczniami. — Trochę się boją... Wcale się nie dziwię, Panie Instruktorze...

Tekst i zdjęcia ALEKSANDER BECK

transportu, oswoił się i zaprzyjaźnił z harcerzami. Druhowie — Tadeusz Białkowski, Jacek Mączyta i Arkadiusz Świerczyński — to znani budowniczowie rakiet, mają już na swoim koncie nie jeden solidny wybuch i... start. — Czy lubicie budować rakiety? — To nasza pasja. Hurra. Niech żyją — Pidlak, Arcypidlak i Pidlacątka (na zdjęciach).

KARNECIK V SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

Od naszego specjalnego wysłannika

Zawodnicy V SMP przed konkurencją.

POWITANIE ZAWODNIKÓW

Każdą załogę samolotu lądującą na lotnisku Aeroklubu BB w Aleksandrowicach witały dwie młode harcerki. Wręczały one zawodnikom kwiaty, a następnie zawiązywały im na szyi barwne, pamiątkowe chusty z V SMP. Z kolei w imieniu Aeroklubu BB witał pilotów sekretarz zarządu ABB Albin Wymazała, który życzył uczestnikom uzyskania jak najlepszych wyników i miłych wspomnień z Bielska. A wszystko (cała ceremonia powitania) działo się na skrzydle samolotu, nim załoga uniosła się ze swych foteli. To sympatyczne powitanie znalazło żywy oddźwięk u pilotów, którzy je z satysfakcją komentowali. Zaskoczenie było zupełne. Dla uczestników V SMP te chwile na pewno zostaną długo w pamięci.

JEDYNA MASZYNA

Załogę Aeroklubu Jeleniogórskiego stanowili pil. Tadeusz Kaczmarek — Stanisław Borak. Po przylocie do Bielska na punktualność pilot zapytany dlaczego jego samolot nie ma numeru startowego odpowiedział:

— Albo kto nam o tym mówił? Ale jeśli trzeba, to zaraz sobie go wymalujemy.

I rzeczywiście. Po niecałej godzinie pil. Kaczmarek wracał uśmiechnięty pod hangar z pędzlem i puszką żółtej farby. Na stateczniku jego maszyny widniała wymalowana duża cyfra 10.

KAWIARNIA „LOTNICZA"

Na przeciwko hotelu „Prezydent", po drugiej stronie ulicy mieści się kawiarnia, w której niemal wszystkie stoliki są zajęte w godzinach popołudniowych. Władze miejskie Bielska-Białej, pragnąc zadokumentować swe poparcie dla idei lotniczych, postanowiły z okazji V Samolotowych Mistrzostw Polski przemianować jedną z najnowocześniejszych kawiarni Bielska-Białej „Bajkę" na kawiarnię „Lotniczą". Aeroklub BB ze swej strony zobowiązał się wyposażyć kawiarnię w zdjęcia lotnicze — które wiszą oprawione w ramki na ścianach — i zaopatrywać ją stale w aktualne wydania czasopism lotniczych, a szczególnie „Skrzydlatą Polskę". Wszystko wskazuje na to, że kawiarnia „Lotnicza" stanie się ośrodkiem życia towarzyskiego bielskich pilotów i pracowników lotnictwa.

PRACOWITY DZIEŃ KCSP

Dzień przylotu samolotów był jednocześnie pracowitym dniem przedstawiciela KCSP inż. Józefa Zielezińskiego, który na kontrolę dokumentacji, ogólną kontrolę stanu technicznego i wyrywkową kontrolę poszczególnych zespołów musiał przeznaczyć około 30 minut dla każdego samolotu. Było 33 maszyny. Ponieważ inż. Józef Zieleziński jest bardzo doświadczonym pracownikiem KCSP (pracuje bez przerwy od 1945 roku), czynności swoje wykonał szybko i sprawnie, wykrywając usterki i poważne niedopatrzenia.

NOCNY PRZEJAZD

Pil. Stanisław Sójka, stanowiący wspólnie z Mieczysławem Gwizdalem załogę Aeroklubu Ostrowskiego, miał piekielnego pecha. Po przylocie do Bielska okazało się, że silnik jego maszyny ma pęknięty karter. Samolot został uznany jako niezdolny do dalszych lotów. Co robi Sójka? Otrzymuje zgodę komisji na zmianę maszyny. Dzwoni do swego klubu, a wieczorem siada na pociąg do Ostrowa. Mimo iż miał bilet I klasy, stał przez całą drogę. W domu był po północy. Tymczasem w klubie do godziny 2 w nocy mechanicy przygotowywali mu nową maszynę. O godzinie 8.30 wystartował z Ostrowa do Bielska, gdzie lądował około 10.00, przybywając przed rozegraniem drugiej konkurencji.

OJCIEC MIASTA

Na czele komitetu organizacyjnego V SMP, powołanego przez zarząd ABB, stanął przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Edward Karnasiewicz — sam ojciec miasta Bielsko-Biała. Właśnie dzięki jego pomocy i cennej inicjatywie Aeroklub BB mógł „zapiąć" mistrzostwa na przysłowiowy ostatni guzik". Ponadto w komitecie znalazło się wielu przedstawicieli miejscowych i okolicznych zakładów pracy, które w sposób konkretny udzieliły pomocy aeroklubowi. Temu pięknemu odruchowi władz miejscowych do spraw lotnictwa należy gorąco przyklasnąć. Najlepiej ocenili to sami lotnicy.

STEMPLE I POCZTÓWKI

Na wniosek komitetu organizacyjnego V Samolotowych Mistrzostw Polski uruchomiono na terenie lotniska (w budynku portu lotniczego) małą agencję pocztową. Wszystkie przesyłki nadawane na tej miniaturowej poczcie (jednoosobowej) kasowano specjalnym okolicznościowym datownikiem. Oczywiście można tam było nabyć kartki pocztowe wydane z okazji V SMP, jak również nowości filatelistyczne. Ruch na tej poczcie panował naprawdę duży, szczególnie po zakończeniu każdej konkurencji mistrzostw.

DWIE ZAŁOGI

W dniu otwarcia zawodów najwięcej zainteresowania wśród dziennikarzy wbudziło lądowanie dwóch załóg: zeszłorocznego mistrza Polski pil. Zbigniewa Rawicza — Henryka Sienkiewicza z Aeroklubu Gliwickiego oraz samolotu Aeroklubu Warszawskiego z numerem startowym 13 — pil. Ireny Kaniewskiej — Wiesławy Łaneckiej. Przeprowadzono rozmowy, wywiady i dokonano licznych zdjęć fotograficznych.

O JEDNĄ MASZYNĘ MNIEJ

Przed trzecią konkurencją (28.9) skreślono z listy startujących pil. Zbigniewa Usiatyckiego z Aeroklubu Mieleckiego. Przyczyniła się do tego jego niewłaściwa postawa sportowa. Zamiast wypocząć przed trudną konkurencją (lot dookoła Polski) w komfortowym hotelu „Prezydent", część nocy spędził w Miejskiej Izbie Wytrzeźwień. Spotkała go kara. Sądzimy jednak, że na tym nie koniec. Łatwo jest nadszarpnąć dobrą opinię uczestnika mistrzostw, lecz trudno ją naprawić. Z tego wypadku trzeba wyciągnąć odpowiednie wnioski.

PÓŁ CZARNEJ LUB SAŁATKA

Na lotnisku w świetlicy Aeroklubu BB na okres V SMP otwarto kawiarenkę, w której można było porozmawiać przy pół czarnej lub sałatce śledziowej. Oczywiście kupowano tam również napoje chłodzące jak piwo i lemoniadę oraz słodycze, ciastka i kanapki. Frekwencja duża, przed i po konkurencji.

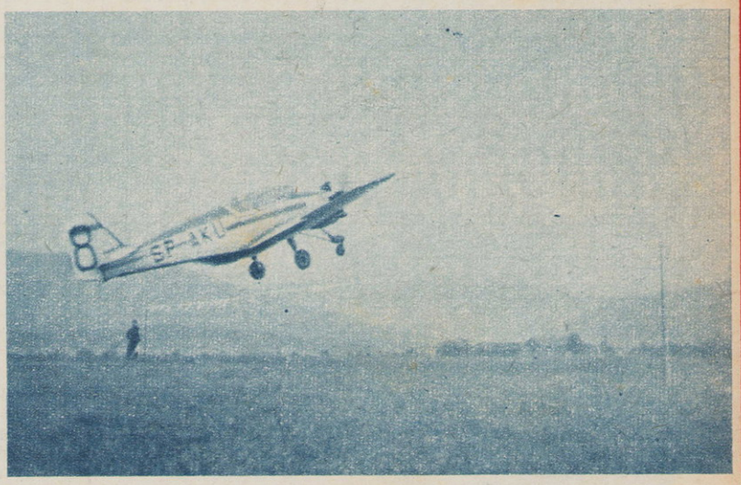
ZAPOMNIANY KOMISARZ

Na punkcie kontrolnym oddalonym od Bielska o około 50 km w miejscowości Wilamowice pełnił pracę komisarza sportowego pil. Jan Cholewa, członek ABB. Nad jego punktem przelatywały wszystkie samoloty zdążające do Bielska. Swoją pracę rozpoczął o godzinie 9.00 rano. Ostatni samolot przeleciał nad nim o 13.40. Od tej pory czekał z niecierpliwością na jakąkolwiek wiadomość z lotniska, szczególnie na samochód, który by mógł go zabrać do Aleksandrowic. Był bardzo cierpliwy i postanowił czekać do godziny 18.00, mimo iż chciało mu się diabelnie jeść. Wreszcie o 17.45 przyjechała po niego „Warszawa". Okazało się, że komisji sędziowskiej mistrzostw obliczającej wyniki pierwszej konkurencji zabrakło danych z punktu kontrolnego — Wilamowice. Wkrótce jednak przypomniano sobie, iż na ten punkt kontrolny nie wysyłano po południu żadnego samochodu. Nastąpiła mała konsternacja. Natychmiast też pojechała „Warszawa", która przywiozła zapomnianego komisarza, trwającego najdłużej tego dnia (26.9) na powierzonym mu stanowisku sportowym.

Fragment uroczystości otwarcia mistrzostw.

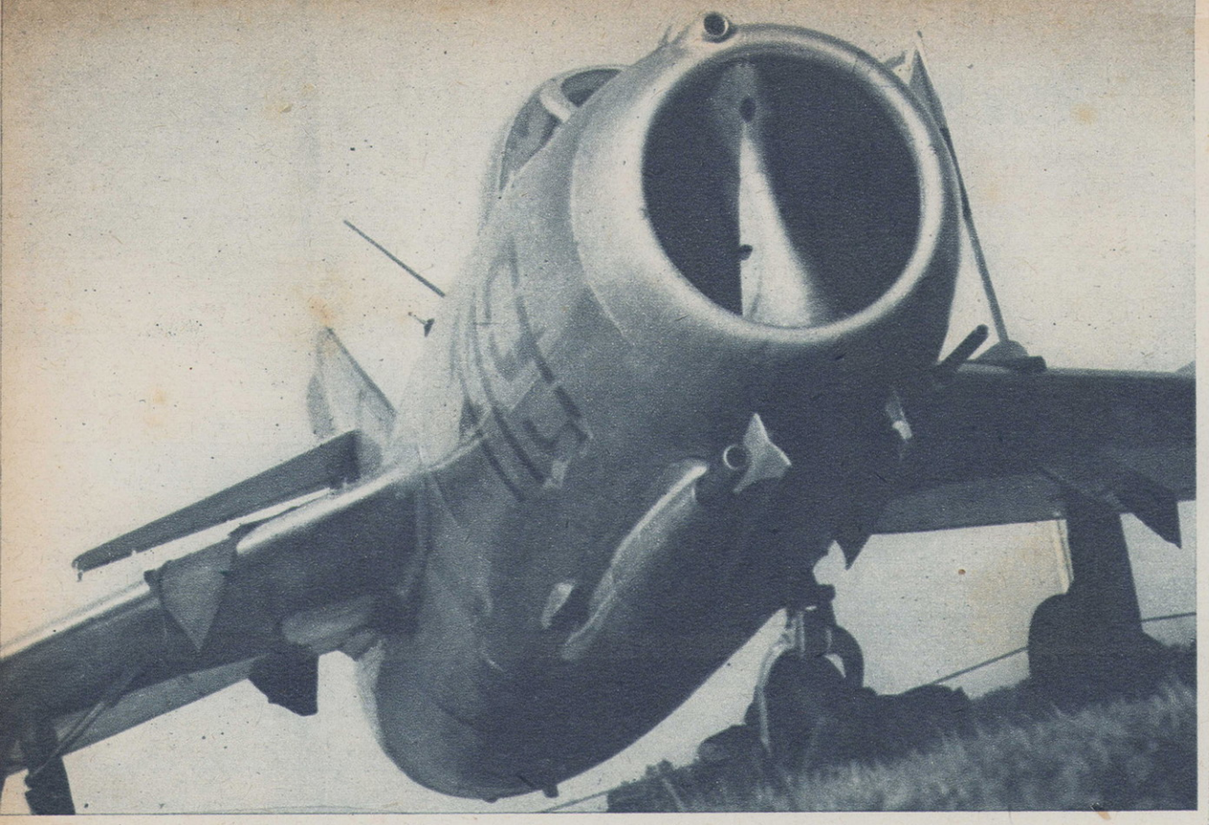
TAJEMNICZY CZŁOWIEK V SMP

Najbardziej tajemniczą osobą V SMP okazał się mjr nawig. Bolesław Łabno, który do pewnego stopnia trzymał w swych rękach losy wszystkich zawodników pod względem przelotów nawigacyjnych. Zawsze był miły, uśmiechnięty, nawet bardzo rozmowny, ale nie na temat jaki życzyłaby sobie niejedna załoga uczestnicząca w mistrzostwach. Cóż, gdyby był inny, nie byłoby sensu rozgrywać niektórych konkurencji. (m)



„Junak" w efektownym skoku na bramkę.

Załogę samolotu Aeroklubu Warszawskiego z numerem startowym 13 stanowiły pilotki Irena Kaniewska i Wiesława Łanecka. Foto: T. Malinowski (4)



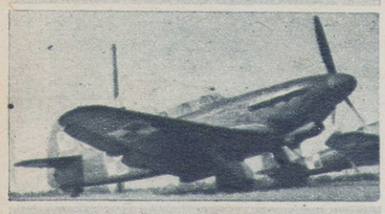
Samolot myśliwski LiM-2, prędkość — 1 100 km/h, pułap — 15 000 m, zasięg — 1 920 km.

WROCŁAWSKI SALON LOTNICZY

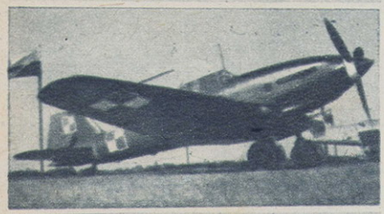
PAWEŁ ELSZTEIN

(2)

Samolot treningowy TS-8 „Bies". Rok budowy 1955. Prędkość max. — 310 km/h, pułap — 6 000 m, zasięg — 800 km.



Samolot myśliwski Jak-9. Prędkość max. — 600 km/h, pułap — 11 000 m, zasięg — 1 100 km.



Samolot szturmowy Il-10. Prędkość max. 500 km/h, pułap 6 000 m, zasięg — 700 km.

W uzupełnieniu pierwszej części sprawozdania zamieszczonego w numerze poprzednim podajemy zdjęcia naszych samolotów wojskowych, z lat minionych i teraźniejszości. Warto przy tym porównać prędkość, na przykład ćwiczebnego Jaka-9 (1946 r.) z UT MiG-15 by zrozumieć ogromny postęp, jaki się dokonał u nas w wojskowej technice lotniczej.

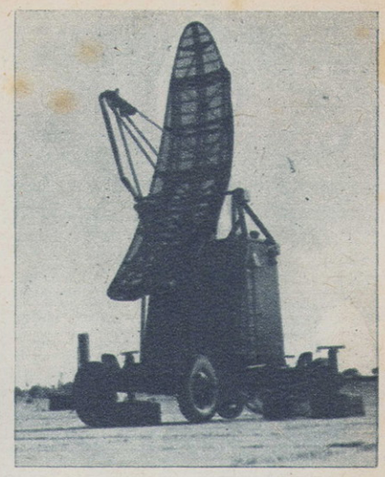
A LiM-y? Pamiętamy przecież okres, gdy nie dysponowaliśmy sprzętem produkowanym w kraju. Dziś już jesteśmy w stanie pokazać na wystawie odrzutowce LiM-1, 2 i 5, samoloty produkowane (z licencji radzieckiej) całkowicie w kraju. I to jest niewątpliwie jeden z wielkich sukcesów na 15-lecie Polski Ludowej, bo i pod takim aspektem należy patrzeć na nowoczesny sprzęt wystawiony na Centralnej Wystawie Lotniczej we Wrocławiu.

★

Przechodząc dalej, obok zabudowań aeroklubu, oglądamy rząd szybowców, od typowego wozu transportowego z holującą „Nysą" począwszy. Wystawione szybowce są także przeglądem (choć niepełnym) dorobku 15-lecia. Znajdują się tu: „ABC", „Salamandra", „Komar", „Sroka", „Mucha-ter", „Mucha-100", „Mucha-Standard", „Żuraw", „Bocian", „Jaskółka SZD-8 bis", „Jastrząb" oraz metalowa „Pliszka M-3". Ekspozycję kończy wyciągarka „Żubr".

Zawieszona obok tablica osiągnięć Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego w 15-leciu PRL podaje szereg liczb, które warto zacytować, gdyż są cennym dokumentem. Tak więc w ZSLS opracowano 29 prototypów, zbudowano ponad 20, wyprodukowano 1 000 szybowców z tego eksport objął 20%, zbudowano 100 wyciągarek szybowcowych z tego eksport objął 15%, zbudowano ściągarek szybowcowych 80 (eksport 15%) oraz wyremontowano ponad 1 000 samolotów różnych typów.

Inna tablica podaje zestawienie konstrukcji Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, który ma na swoim koncie już 29 typów szybowców. W roku 1959 powstały następujące konstrukcje: SZD-24 „Foka" inż. Okarmusa, SZD-25 „Lis" inż. inż. Zatwarnickiego i Badury, SZD-26 „Wilk" inż. Niespała (projekt wstępny) i SZD-27 „Kormoran" inż. Niespała (projekt wstępny). Z roku 1958 nieznane są jeszcze ogółowi szybowników: SZD-20 „Wampir II" („Wampir I" powstał w 1955 r.) inż. Dyrka i SZD-21 „Kobuz" inż. Trzeciaka.



Drugi typ radiolokatora, demonstrowany na wystawie, podczas pracy.

Ze stoiska szybowcowego krok do hangaru. Hangar wypełniony jest szczelnie niezwykle ciekawymi eksponatami. Zaczniemy chyba od eksponatów zawieszonych pod stropem. Mamy tu więc w oryginale „Kaczkę" (IS-5), „Albatrosa" (SZD-11) i „Jaskółkę" (SZD-17) z usterzeniem motylkowym oraz „Gila" (SZD-16). Poza tym duży model balonu wolnego „Warszawa" średnicy około 2,5 m.

Na ziemi, z lewej strony stoją rzędem silniki turboodrzutowe (częściowo w przekroju): RD-10, RD-50, WK-1 i licencyjny, naszej produkcji o potężnym ciągu LIS-5. Na środku hali sanitarny Super Aero-45. Prawą stronę okupują eksponaty wojskowe. Jak i w co ubiera się lotnik, jaki strój nosi na ulicy, a jaki na starcie, co zabiera ze sobą...? Na pytania te odpowiadają wystawione części umundurowania wyjściowego, letniego i zimowego. Wszystko uszyte i skrojone bardzo starannie, według nowoopracowanych wzorów. Zgrupowano tu nawet teczki, rękawice i mapniki — wszystko najwyższej jakości. Uwagę zwraca polski kombinezon przeciwprzyspieszeniowy i ochronny chełm

Sprzęt treningowy wojsk lotniczych. Od lewej — koło rejskie i batut gimnastyczny, chętnie wykorzystywany przez wycieczki szkolne zwiedzające wystawę

Samolot myśliwski Jak-23, prędkość max. — 920 km/h, pułap — 10 000 m, zasięg — 300 km.

Samolot myśliwsko-treningowy Jak-17.

Samolot myśliwski LiM-1, prędkość — 1050 km/h, pułap — 15 000 m, zasięg — 1 400 km.

Samolot myśliwsko-treningowy UT MiG-15. Prędkość 1 050 km/h, pułap — 15 000 m, zasięg — 1 500 km.

pilota szybkich samolotów odrzutowych. Oprócz ubiorów, każdy mógł zapoznać się z działaniem kamizelek ratowniczych lotnictwa morskiego (o wszystkim objaśniał oficer-specjalista) — łódek jednoosobowych MŁAZ-1.

Dużą część hali wypełniały subtelne czasze spadochronowe. Stoisko spadochronowe przyciągało zawsze sporo osób.

Dużym zainteresowaniem cieszyły się również umieszczone w dwóch gablotach modele samolotów i szybowców — dzieła modelarzy Aeroklubu PRL. Dla tych co chcieli wiedzieć jak zbudowany jest samolot bombowy Il-28 wystawiono duży model, częściowo w przekroju dla uwidocznienia niektórych części konstrukcyjnych. Graficznym uzupełnieniem były piękne zdjęcia i tablice obrazujące działalność PLL „Lot" i osobno — historię lotnictwa polskiego.

Po zwiedzeniu hangaru można by właściwie zakończyć spacer po wystawie, ale tuż obok Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego Nr 4 demonstrują montaż szkolno-treningowych szybowców „Czapla". Mamy tu cztery szybowce pokazane w różnych etapach montażu, a że w głębi hali nieprzerwanie trwa praca, każdy może zapoznać się praktycznie, w jaki sposób powstaje szybowiec produkowany seryjnie.

Zwiedziliśmy zatem wszystko, widzieliśmy co dzień loty pilotów Aeroklubu Wrocławskiego, byliśmy świadkami rozruchu odrzutowego LiMa-2 co spotykało się zawsze z wielkim uznaniem publiczności.

Wrocławski salon był niewątpliwie poważnym wydarzeniem lotniczym nie tylko dla mieszkańców Wrocławia. Tym większe należy się uznanie Wojskom Lotniczym, Aeroklubowi PRL i ZSLS za staranne przygotowanie wystawy. Prace przygotowawcze kosztowały dużo trudu i bez ludzi tak oddanych sprawie jak: przedstawiciel MRN Wrocławia mgr Wołoch, przedstawiciele [redacted] ppłk Oliwa, kpt. Dąbrowski, kpt. Przybyłko, st. sierż. S. Munk; przedstawiciel APRL Z. Gryglicki i ZSLS: inż. Woźniak i Sokólski, wątpić trzeba by wystawa została terminowo otwarta i uwieńczona pełnym sukcesem.

★

Następną wystawę sprzętu lotniczego zobaczymy dopiero w roku przyszłym, będzie ona z pewnością jeszcze obszerniejsza, ale z góry wiadomo, że mieć będzie zasadniczą wadę, tę samą co wystawa tegoroczna: trwać będzie zbyt krótko! I tu nasuwa się jeden tylko wniosek: Istnieje konieczność zorganizowania stałego muzeum-wystawy, by każdy w ciągu całego roku mógł zapoznać się z rozwojem i współczesnością lotnictwa. Tylko zbiory uporządkowane i gromadzone systematycznie mają zapewnioną opiekę. Wydaje się, że pewna część eksponatów z Centralnej Wystawy może być zaczątkiem muzeum. A stare płatowce w istniejącym składzie we Wrocławiu? Te można powoli przygotowywać. Ważne by wreszcie muzeum rozpoczęło działalność. Na początek wcale nie potrzebne są olbrzymie fundusze — dojdą one z pewnością w miarę rozrastania się muzeum. Obecnie potrzeba jedynie lokalu i stałego fachowego dozoru, a z pewnością bieżących eksponatów dostarczanych przez nasze wytwórnie nie zabraknie.

★

Chcę być optymistą i w roku przyszłym napisać coś o uroczystym otwarciu muzeum we Wrocławiu podczas tradycyjnych Dni Lotnictwa.

Ogólny widok wystawionego sprzętu szybowcowego.

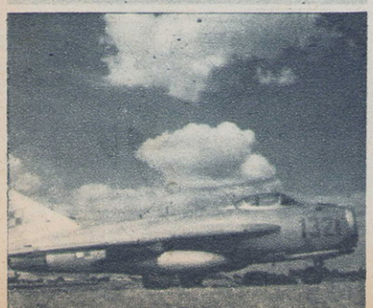
Silniki odrzutowe pod szybowcem IS-5 „Kaczka".

Zdjęcia: P. Elsztein (14) i B. Koszewski (3)

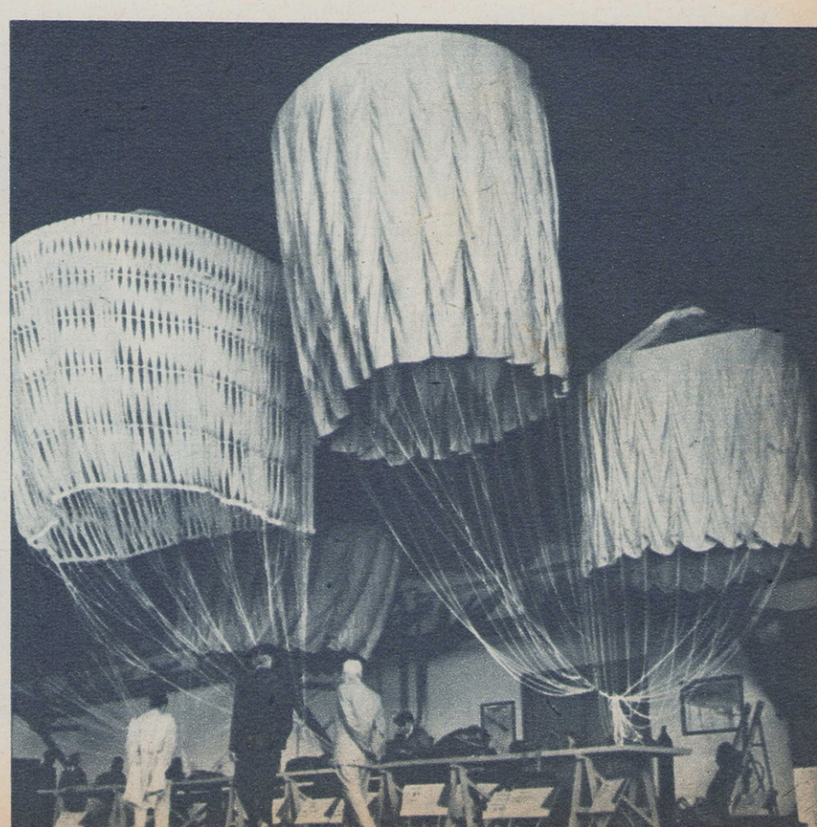
Ubiór pilota szybkich samolotów odrzutowych.

Zimowy ubiór pilota wojskowego (z lewej) i ekwipunek spadochroniarza.

Samolot myśliwski LiM-5.



„Kącik" spadochronów.



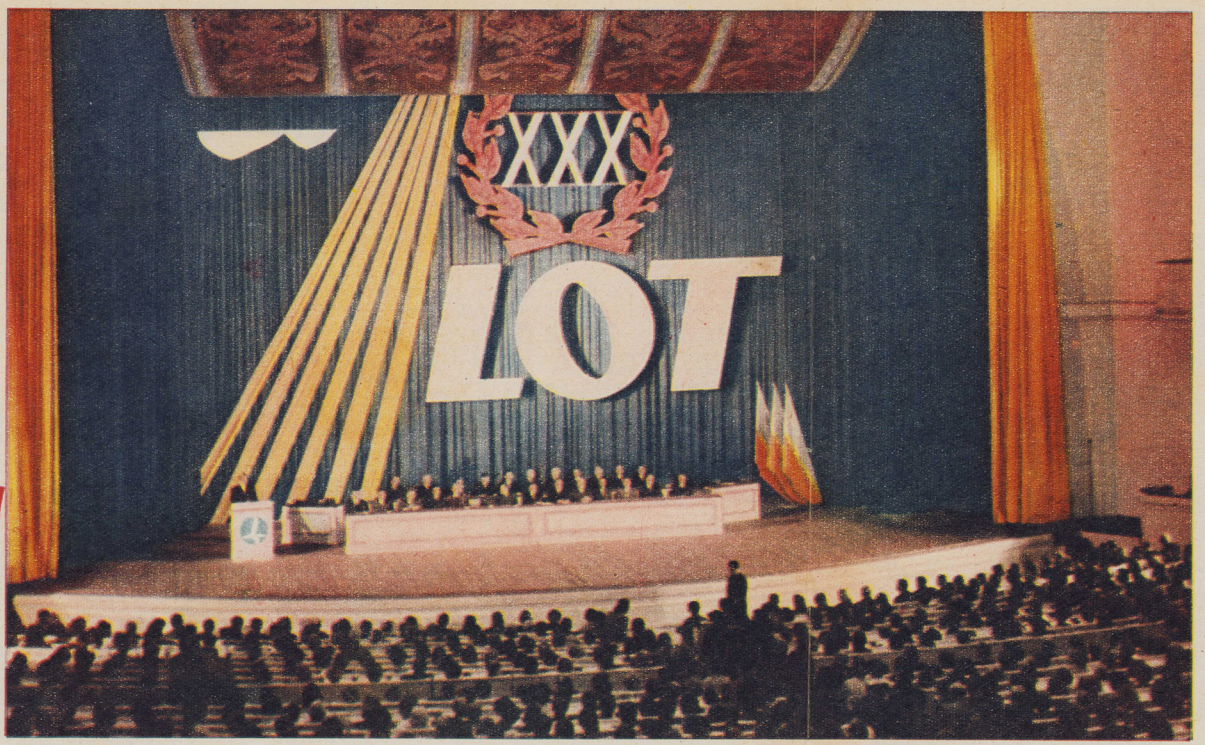
TELEGRAM DO WŁADYSŁAWA GOMUŁKI

wysłany przez uczestników uroczystej akademii z okazji XXX-lecia PLL LOT

I SEKRETARZ
KOMITETU CENTRALNEGO PZPR
TOW. WŁADYSŁAW GOMUŁKA

My, pracownicy Polskich Linii Lotniczych „LOT", z okazji 30-lecia działalności naszego przedsiębiorstwa przesyłamy serdeczne życzenia zdrowia i owocnej pracy dla dobra naszej Ojczyzny — Polski Ludowej i zapewniamy, że dalszą ofiarną pracą będziemy rozwijać siłę polskich skrzydeł w ich służbie dla dobra narodu.

Dyrekcja „Komitet Zakładowy PZPR, Rada Zakładowa i Pracownicy PLL „LOT"



LOT NIE OPUŚCI SKRZYDEŁ

WIELKA Sala Kongresowa Pałacu Kultury i Nauki okazała się jednak za ciasna, aby pomieścić wszystkich chętnych, którzy w dniu 19 września przybyli na uroczystą akademię z okazji XXX-lecia Polskich Linii Lotniczych „LOT". Licznie zjawili się najstarsi (którzy przetrwali lata wojennej zawieruchy), średni stażem i ci najmłodsi pracownicy przedsiębiorstwa z rodzinami, którzy jednakowo pracą i sercem związani są z naszymi skrzydłami komunikacyjnymi, którzy dzielili lata tłuste i chude, rentowne i nierentowne z LOT-em. Niejednemu łza popłynęła dyskretnie lub coś w gardle ścisnęło ze wzruszenia. Wiele było radosnych spotkań, wspomnień i wzruszeń.

30 lat to wprawdzie niewiele — dla LOT-u to akurat wiek dojrzały — w lotnictwie jednak przy jego szybkim postępie to duży szmat czasu, a ludzie — zawsze młodzi, choć na głowie u niejednego pilota czy mechanika dojrzeć można było tu i ówdzie jakieś pasmo siwych włosów.

Było też na sali parę setek sympatyków LOT-u; wielu spośród nich narzeka nieraz na naszą komunikację lotniczą, że niby stare samoloty, niewygoda w podróży itp, darzy jednak mimo wszystko szczerą sympatią Polskie Linie Lotnicze i życzliwie śledzi ich rozwój.

Tego dnia, niczym na sejmiku lotniczym, było w Sali Kongresowej uroczyście i przyjemnie, mówiono o przyszłości LOT-u, składano życzenia przedsiębiorstwu, dziękowano jego ludziom za dotychczasową pracę słowem i odznaczeniami (otrzymało je 61 pracowników), panował nastrój pełen optymizmu. Bo — jak stwierdził w swym referacie na akademii dyrektor naczelny PLL „LOT" Jan Krzywicki — LOT nie tylko, że nie opuści skrzydeł, ale będzie się starał na nich dotrzeć za Ocean Atlantycki, na Bliski i Daleki Wschód; będzie dysponował także — wbrew opinii pesymistów i niepoprawnych gderaczy — nowoczesnymi samolotami.

Miły i uroczysty wieczór jubileuszowy uświetnili swymi występami znakomici artyści scen warszawskich: Mieczysław Pawlikowski, Kazimierz Brusikiewicz, Wacław Jankowski, Kazimierz Krukowski, Maria Krzyszkowska, St. Szymański, Irena Kwiatkowska, Stefan Wiechecki — WIECH, Mieczysław Fogg, Maria Chmurkowska, Beata Artemska, Jerzy Offierski, Mieczysław Wojnicki, Alina Janowska i piosenkarka rumuńska M. Jancsovici z towarzyszeniem sekcji rytmicznej Wł. Bieżana. Wszyscy oni dali w sumie świetny program w części artystycznej, za co na tym miejscu w imieniu LOT-owców i całej rzeszy uczestników akademii z Sali Kongresowej pięknie dziękujemy.

Choć rok jubileuszowy PLL „LOT" jeszcze trwa, to jednak ten jeden dzień, który z racji akademii bywa najbardziej uroczysty, minął szybko. Znów te same dni pracy, nie pozbawione codziennych trosk i kłopotów dla LOT-owców. I jeszcze raz na dalszej drodze rozwoju polskiej komunikacji lotniczej życzymy LOT-owi w tym męskim wieku, już dojrzałym: 100 dalszych lat i jak najwięcej dalekich rejsów transoceanicznych i transkontynentalnych.

Do spotkania w następnym jubileuszu!

IKARUS

Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki dekoruje pracowniczkę PLL „LOT" Irenę Stachowiak.

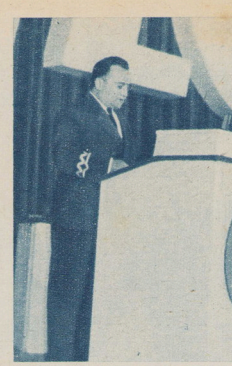
Wiceminister Komunikacji Jan Rustecki gratuluje odznaczenia Czesławowi Szczecińskiemu.

Wiceminister Stefan Antosiewicz dekoruje Karola Topolskiego, mechanika silnikowego; obok stoi Wojciech Wasielak, zasłużony pracownik Działu Zaopatrzenia, wieloletni członek prezydium Rady Zakładowej.

Kpt. Klemens Długaszewski przyjmuje w postaci pocałunku serdeczne gratulacje po otrzymaniu zaszczytnego odznaczenia.

OBECNY okres w lotnictwie komunikacyjnym, to okres gwałtownego postępu technicznego. Każdy rok przynosi nowe typy samolotów, coraz większych, coraz szybszych, coraz bardziej komfortowych. Względy konkurencyjne pomiędzy poszczególnymi towarzystwami komunikacji lotniczej pociągają za sobą ciągłe zakupy nowego sprzętu. Ten stan powoduje w poszczególnych towarzystwach nadmiar możliwości przewozowych w stosunku do popytu i to w dalszym ciągu w sposób łańcuchowy zaostrza dalszą konkurencję. Właśnie względy konkurencyjne dyktują „Lotowi" konieczność zakupu w najbliższej przyszłości sprzętu bardziej nowoczesnego od samolotów eksploatowanych dotychczas. Obecnie zostały ukończone prace obejmujące wybór najodpowiedniejszego dla naszych warunków typu samolotu. Będzie to nowoczesny samolot turbośmigłowy o prędkości przelotowej rzędu 600 km/h, o ilości ponad 50 miejsc pasażerskich, zapewniający podróżnym pełny komfort, jak na przykład: kabiny ciśnieniowe, względną ciszę w czasie lotu, wygodne fotele, dobre oświetlenie itp. Samoloty turbośmigłowe zostaną zakupione w drugim półroczu 1960 roku i wejdą na linie regularne w początku 1961 roku, pozwalając na dalszy rozwój przedsiębiorstwa.

W oparciu o nowozakupiony sprzęt „Lot" planuje rozbudowywać w dalszym ciągu dotychczasową sieć linii zagranicznych. Obok rozbudowy linii na terenie Europy brany jest pod uwagę Bliski i Daleki Wschód, Afryka i wszystkie te linie, które będą potrzebne z punktu widzenia interesów gospodarczych państwa oraz będą gwarantować opłacalność. Obecnie przedsiębiorstwo prowadzi studia, których wynik wykaże najodpowiedniejsze kierunki ekspansji. Po zakupie nowoczesnego sprzętu będziemy mieli możliwości techniczne uruchomienia nowych linii; uruchamiać je będziemy jednak nie dlatego, żeby powiększyć tylko długość obecnej sieci i dodać do listy obsługiwanych stolic i miast nowe nazwy, ale dlatego, aby ich uruchomienie przyniosło korzyść państwu. Dla orientacji dodam, że w roku 1965 planowany jest wzrost przeszło 3-krotny pracy przewozowej w stosunku do roku 1959.



Dyr. Jan Krzywiski wygłasza referat.

Wszystkim znany jest, przynajmniej powierzchownie, dotychczasowy port lotniczy na Okęciu i prawdopodobnie zdajemy sobie sprawę, że istniejący stan rzeczy musi ulec w najbliższej przyszłości poprawie. Przedsiębiorstwo już w obecnej chwili ma przygotowaną dokumentację na nowoczesny budynek portowy, odpowiedniej długości pasy startowe i właściwie rozbudowaną osłonę radiową. W bieżącym roku prowadzone są prace nad rozbudową lotniska Poznań, aby mogło ono w przyszłości stanowić lotnisko zapasowe dla Warszawy i w przypadku potrzeby przyjmować największe samoloty komunikacyjne.

Wierzymy, że wytknięty cel zostanie osiągnięty. Możemy być spokojni — „Lot" nie opuści skrzydeł i nie tylko utrzyma posiadane pozycje lecz sięgnie po nowe, zapewniające mu właściwe miejsce na szlakach powietrznych.

Pragniemy, aby nasza „Lotowska bandera coraz częściej gościła w portach świata, aby nasze szlaki lotnicze stały się nićmi wiążącymi wszystkie kraje w ich wspólnym dążeniu do utrzymania pokoju na całym świecie.

(Z referatu dyrektora PLL „LOT" Jana Krzywickiego, wygłoszonego na uroczystej akademii w Sali Kongresowej PKiN z okazji XXX-lecia „LOT-u).

Zdjęcia: „Lot" — Z. Jóźwiak (3) i J. Płatek (4)

Odznaczeni: kpt. Stanisław Płonczyński, kpt. Klemens Długaszewski, mech. silnikowy Jan Zymler, ślusarz narzędz. Antoni Piotrowski, kontroler techn. Juliusz Koch, mechanik Józef Drzewiecki, inż. mech. lotn. Mieczysław Roszkowski.

ODZNACZENI

Rada Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przyznała z okazji XXX-lecia Polskich Linii Lotniczych LOT odznaczenia państwowe pracownikom lotnictwa cywilnego. Odznaczeni zostali:

Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski: STANISŁAW PŁONCZYŃSKI.

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski: KLEMENS DŁUGASZEWSKI, ANTONI PIOTROWSKI i JAN ZYMLER.

Złotym Krzyżem Zasługi: JÓZEF DRZEWIECKI, JULIUSZ KOCH, TADEUSZ MAŁECKI, MIECZYSŁAW ROSZKOWSKI, KAZIMIERZ SOKOŁOWSKI, CZESŁAW SZCZECIŃSKI, MARIAN WISZNIEWSKI.

Srebrnym Krzyżem Zasługi: WACŁAW ANGIELCZYK, JAN AWDZIEJ, STEFAN BEREZKA, WŁADYSŁAW BRYLIŃSKI, JAN CHROMCEWICZ, HELENA CIEPLIŃSKA, JAN FILIPSKI, IGNACY GOŁYŃSKI, JAN GRODZKI, ZYGMUNT GRUCHOT, ANTONI HERMAN, JAN JURKIEWICZ, FRANCISZEK KORZENIEWSKI, STEFANIA KRASNODĘBSKA, WACŁAW KRYSIAK, PIOTR KULBICKI, WŁADYSŁAW ŁUNIEWSKI, WACŁAW MAKOWSKI, ANTONI NIGOT, JAN NOWACKI, inż. BRONISŁAW PALUCH, JEREMIASZ PIECHOWSKI, LECH PIETRZAKOWSKI, ZBIGNIEW PERCZYŃSKI, MIECZYSŁAW ROMANIAK, IGNACY SABALSKI, WACŁAW SAWICKI, EDWARD SKOCZEK, JAN SOŁTYS, IRENA STACHOWIAK, TADEUSZ STAWIARSKI, HIPOLIT SZYNKIEWICZ, JADWIGA ŚLIZEWICZ, JÓZEF TABOR, KAROL TOPOLSKI, WOJCIECH WASIELAK, TOMASZ WATRAS, ROMAN WEŁPA, ALEKSANDER WICHROWSKI, EDMUND WITCZAK, ZAKRZEWSKI GERARD.

Brązowym Krzyżem Zasługi: JAN GARLEJ, JAN GOLIŃSKI, WIESŁAWA KOZIERSKA, JAN KRZĘCZKO, TADEUSZ KUCIO, IRENA KWIECIŃSKA, JÓZEF KUŹMICKI, STANISŁAW MAJEWSKI.

Fiński notatnik (4)

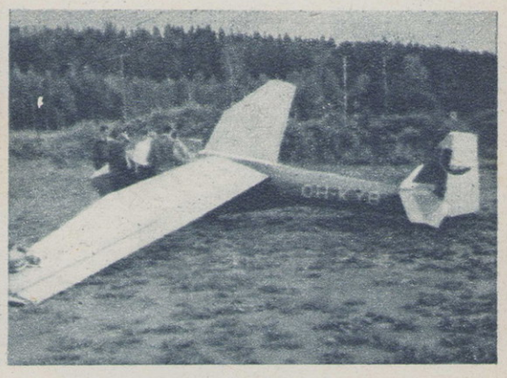
SZYBOWNICY FINLANDII

Inż. RYSZARD WITKOWSKI **Korespondencja własna**

Typowy obrazek z sezonu zimowego. Zamarznięte jezioro dobrze służy jako lotnisko. Gdyby tylko trochę termiki...

Przed wyprawą do Laponii. Archaiczny samochód holujący „Grunau Baby" nie zawiódł, pokonując bez defektu trasę długości ponad 2 000 km.

Jalkanen — szybowcowy mistrz Finlandii — 1959.



Dwumiejscówka szkolna PIK-12 na lotnisku w Tampere. Jest to jedyny egzemplarz w Finlandii.

Z lektury poprzednich odcinków „Fińskiego notatnika" Czytelnik uzyskał już niewątpliwie pewien obraz warunków w jakich rozwija się sport lotniczy, a zwłaszcza szybownictwo, w kraju tysiąca jezior. Nie są to warunki słodkie i tym większy podziw budzą osiągnięcia fińskiego szybownictwa.

Sport szybowcowy w Finlandii ma swoje tradycje i uprawiany jest od lat blisko trzydziestu. Pierwsza Srebrna Odznaka Szybowcowa, zarejestrowana na międzynarodowej wówczas liście FAI pod Nr 300, zdobyta została przez Toivo Nissinena z Helsinek w 1936 r. W latach trzydziestych rozpoczął swoją działalność słynny PIK (Poitekknikoien Ilmailukerho) — akademicki ośrodek konstrukcyjny, który do dziś jest centrum własnej fińskiej twórczości na polu projektowania szybowców. W wielu aeroklubach przedwojennych szybownictwo stało się ulubionym sportem młodych ludzi. W owym okresie, jak również w czasie wojny, szybownictwo cieszyło się finansowym poparciem państwa, dzięki któremu m. in. możliwe było założenie szkoły szybowcowej w Jämijärvi.

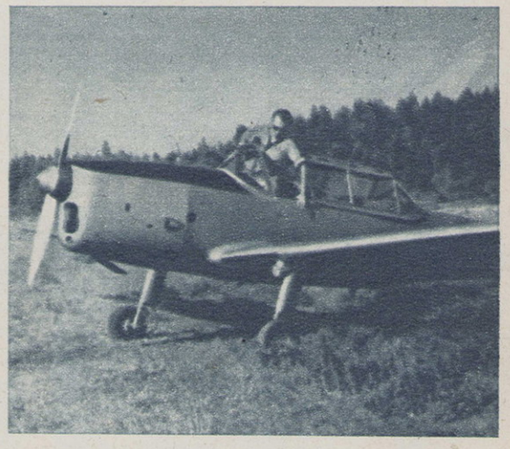
Po II wojnie światowej rząd fiński uznał szybownictwo za sport, na który szkoda pieniędzy i aerokluby zmuszone zostały do działania wyłącznie na bazie dochodów własnych oraz dotacji osób i instytucji prywatnych. Pomimo trudnej sytuacji materialnej szybownictwo fińskie nie upadło. Fińscy piloci latali wbrew wszelkim trudnościom i to nie tylko w kraju, ale i za granicą. M. in. brali oni udział we wszystkich powojennych międzynarodowych zawodach i mistrzostwach organizowanych przez FAI. W czasie I Mistrzostw Świata w Oerebro w Szwecji w r. 1950 pilot Temmes na „Weihe" zajął 11 miejsce, w czasie II mistrzostw w Madrycie w r. 1952 pilot Kahya na „Cranich II" zajął 5 miejsce w kategorii szybowców 2-miejscowych, podobną lokatę zdobył pilot Relander na „Weihe" w czasie III mistrzostw w Camphill w Anglii w r. 1954. Niewątpliwie największy sukces międzynarodowy odniósł jednak pilot Juhani Horma w Lesznie w ub. roku, zajmując w klasie standard 4 miejsce. Latał on wówczas na szybowcu PIK-3c i pięknym przelotem na odległość 519 km wygrał w swojej klasie konkurencję przelotu otwartego.

O dość wysokich umiejętnościach pilotów fińskich świadczy aktualna tabela rekordów międzynarodowych. Czytając tę tabelę trzeba pamiętać o pewnym curiosum: w Finlandii, jako w jedynym chyba kraju świata, obowiązuje zasada rejestrowania rekordów uzyskanych jedynie na terenie kraju. Dlatego właśnie piękny przelot Hormy nie figuruje w pozycji „przelot otwarty", choć przewyższa ważny rekord o 119 km. Wielokrotnie zapytywałem działaczy Aeroklubu Finlandii o przyczyny utrzymywania takiej dziwnej zasady. Odpowiedź brzmiała: „Tabela rekordów krajowych ma świadczyć o poziomie i możliwościach latania w kraju i zabezpiecza szanse poprawiania wyników przez wszystkich pilotów Finlandii, bogatych i mało zamożnych. Jeśli będziemy rejestrować jako rekordy wyniki uzyskane poza granicami kraju, może zaistnieć sytuacja, że któryś z naszych bogatych pilotów szybowcowych pojedzie np. do ośrodka falowego w Sierra Nevada i wyśrubuje szereg pozycji tabeli do takiego poziomu, że niemożliwe będzie ich poprawienie w ograniczonych warunkach naszego kraju. Tymczasem ten poziom będzie zasługą nie tyle wysokich kwalifikacji pilota ile jego pieniędzy i specyficznych warunków przykładowo podanej Sierra Nevada".

W chwili obecnej istnieje w Finlandii 37 aeroklubów i 1 szkoła szybowcowa. W dniu 1 stycznia 1959 roku majątek wszystkich ośrodków obejmował: 19 szybowców 2-miejscowych i 52 szybowce 1-miejscowe. Na sprzęcie tym piloci fińscy w r. 1958 wylatali 3 657 godzin zdobywając 1 odznakę złotą, 18 srebrnych i 148 odznak „C".

Rokrocznie odbywają się w Finlandii mistrzostwa szybowcowe. W bieżącym roku rozgrywane były one na lotnisku Parola, będącym „bazą" naszego dobrego znajomego pilota Hormy. Mistrzem Finlandii na r. 1959 został Jorma Jalkanen przed O. Rautio, H. Tandefeltem, P. Lehto i J. Hormą. Rozegrano następujące konkurencje: przelot szybkościowy 60 km, przelot po trójkącie 200 km, przelot po trójkącie 300 km (nikt nie ukończył), przelot otwarty, przelot po trójkącie 100 km i przelot docelowy 320 km. Zwycięzca mistrzostw Jalkanen w poszczególnych konkurencjach zajął miejsce: 3—1—4—1—2—3.

Pisząc o fińskich szybownikach trudno przemilczeć ich działalność zimową. W wielu aeroklubach latanie na szybowcach zimą jest bardzo rozpowszechnione jako forma utrzymania się w treningu. Ma to miejsce zwłaszcza w miejscowościach położonych nad jeziorem, jak np. Lahti. W 1948 r. postanowiono zakres latania zimowego rozszerzyć i zorganizowano w pierwszej dekadzie kwietnia pionierską wyprawę do Laponii, gdzie jak niosła fama, we wczesnych miesiącach wiosennych pojawia się zachmurzenie chmurami soczewkowymi — a więc fala. Przedsięwzięcie, którego wykonawcami byli m. in. nasi znajomi z Lahti, przyniosło nieoczekiwanie dobre rezultaty. Mimo tego, że wzniesienia nad którymi pojawiały się soczewki nie przekraczały wysokości 600 m, zdołano uzyskać w 92 startach dwukrotnie przewyższenia powyżej 3 000 m (3 100 i 4 150 m), najdłuższy czas lotu wyniósł 8 godzin 7 min, a ogólny nalot całego obozu wyniósł 117 ha 19 min. Siedmiokrotnie wykonano loty o długotrwałości powyżej 5 godzin, przy czym większość tego czasu loty miały miejsce na wysokości ok. 2 400 m.



Kanadyjski samolot, fińskie lotnisko, polski pilot — autor artykułu wysiada z kabiny „Chipmunka" po serii lotów holowniczych nad Vesivehma.
Foto autora (5)

Cóż jeszcze dodać o fińskich szybownikach? Czy to, że prawie zupełnie nie ma wśród nich kobiet, czy też, że polskie szybownictwo stanowi dla nich wzór doskonały? Stąd właśnie bierze swe źródło popularność polskich szybowców w Finlandii, tu leży początek idei wymiany pilotów z Polską.

Na marginesie popularności polskich szybowców w Finlandii wydaje się, że na tym terenie reklama naszego sprzętu mogła by być nieco intensywniejsza, zwłaszcza w odniesieniu do konstrukcji nowych, jak „Mucha Standard" czy „Pliszka". Szybowce te z pewnością znalazły by nabywców wśród licznych aeroklubów — gdyby wiedziano o nich coś bliższego. Niestety jedyne pismo lotnicze Finlandii „Ilmailu" nie otrzymuje żadnych informacji na temat naszego nowego sprzętu, a kolportażu materiałów reklamowych „Motoimportu" nie daje się zauważyć.

TABLICE REKORDÓW FINLANDII

Rekord	Szybowce 1-miejscowe	Szybowce 2-miejscowe
Długotrwałość lotu	M. Kahva „Weihe", 1949 11 h 32 min	M. Vanhala i R. Kronholm „Bergfalke", 1955 6 h 39 min
Przelot otwarty	H. Tuurela „Spatz", 1958 Parola — Kajaani 400 km	P. Kaukonen i J. Salovaara Ka-2b, 1959 Pudasjärvi—Joensuu 335 km
Przelot docelowy	—	P. Kaukonen i J. Salovaara Ka-2b, 1959 Pudasjärvi—Joensuu 335 km
Przelot docelowo-powrotny	J. Horma PIK-3c, 1958 Parola—Jämi—Parola 242 km	L. Liljamo i E. Lehtiniitty „Bergfalke", 1958 Jämi—Parola—Jämi 242 km
Przelot po trójkącie 100 km	M. Wiitanen PIK-3c „Kajava", 1959 Jämi—Honkajoki—Porkano—Jämi 84 km/h	L. Liljamo i E. Lehtiniitty „Bergfalke", 1957 Jämi—Lassila—Mauhijärvi — Jämi 48,6 km/h
Przelot po trójkącie 200 km	M. Wiitanen PIK-3c „Kajava", 1959 Jämi—Kokemäki—Tampere—Jämi 80 km/h	P. Saarti i V. Nordström Ka-7, 1959 38,4 km/h
Przelot po trójkącie 300 km	A. Närhi 1959 Jämi—Parola—Oripää—Jämi 56 km/h	—
Przewyższenie	A. Koskinen PIK-3a, 1953 5 240 m	J. Jalkanen i L. Liljamo „Bocian", 1959 Jämi 3 800 m
Wysokość absolutna	A. Koskinen PIK-3a, 1953 5 840 m	J. Jalkanen i L. Liljamo „Bocian", 1959 Jämi 4 400 m

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

OKRĘGOWE ZAWODY SAMOLOTOWE

PRZESZŁY cicho i niespostrzeżenie. Poza samymi zawodnikami i nielicznymi, którzy w jakiś sposób mieli bezpośredni związek z przeprowadzeniem zawodów, mało kto o nich słyszał i zna ich wyniki.

A przecież Okręgowe Zawody Samolotowe to poważna impreza, która stanowczo nie powinna ginąć w powodzi innych wydarzeń lotniczych, nawet jeśli to są wydarzenie związane z obchodami tygodnia lotnictwa. Wprawdzie zawody okręgowe są częścią składową Samolotowych Mistrzostw Polski, są ich półfinałami, ale właśnie tym bardziej powinno być o nich głośno. Przecież nie tak dawno jeszcze mistrzostwa były rozgrywane bez żadnych wstępnych eliminacji i właśnie te eliminacje: klubowe — jako ćwierćfinały i okręgowe — jako półfinały. uważamy za jeden z przejawów ożywienia sportu samolotowego. Zatem warto je chyba propagować.

Po tych kilku marginesowych, chociaż naszym zdaniem istotnych uwagach pod adresem aeroklubów, które nie pomyślały o przesłaniu do publikacji sprawozdań z przeprowadzonych zawodów, zarejestrujemy przynajmniej ich wyniki.

Zgodnie z regulaminem V Samolotowych Mistrzostw Polski zawody okręgowe zostały rozegrane w trzech grupach.

Grupa okręgu I obejmowała aerokluby: Lubelski, Białostocki, Warszawski, Radomski, Dęblińśki, Kielecki, Stalowowolski, Świdnicki, Rzeszowski, Mielecki i Warmińsko-Mazurski.

Grupa okręgu II obejmowała aerokluby: Poznański, Ziemi Lubuskiej, Mierzęcicki, Oleśnicki, Ostrowski, Szczeciński, Kujawski, Bydgoski, Pomorski, Słupski, Gdański i Grudziądzki.

Grupa okręgu III obejmowała aerokluby: Wrocławski, Opolski, Jeleniogórski, Łódzki, Częstochowski, Gliwicki, Śląski, Bielsko-Białski, Krakowski, Tatrzański i Podhalański.

Gospodarzem zawodów okręgu I był Aeroklub Lubelski. Zostały one przeprowadzone na lotnisku Radawiec, w dniach 27—29 lipca br. W klasyfikacji końcowej pierwsze trzy miejsca zajęli:

1. Zdzisław Dudzik — Warszawa,
2. Zbigniew Prandota — Świdnik,
3. Feliks Działo — Kielce.

Zawody okręgu II przeprowadził na swoim lotnisku Aeroklub Poznański, w dniach 20—22 sierpnia br. Zdobywcami pierwszych trzech miejsc w klasyfikacji końcowej zostali:

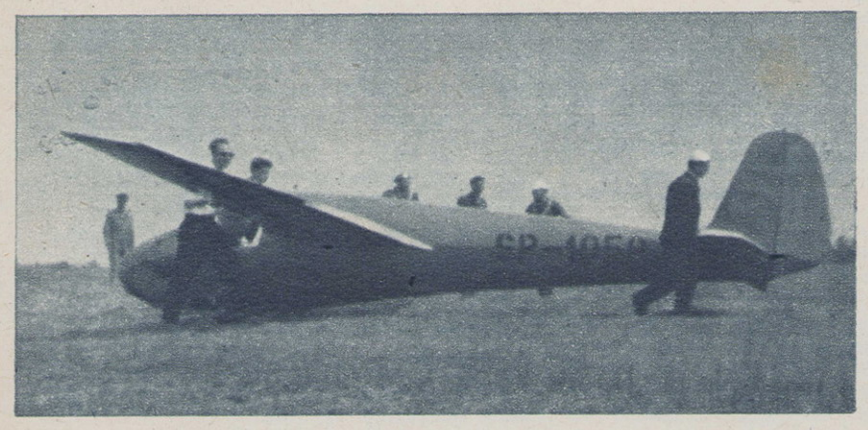
1. Andrzej Krajewski — Grudziądz,
2. Stefan Studencki — Zielona Góra,
3. Stanisław Sójka — Ostrów Wlkp.

Organizatorem zawodów okręgu III miał być Aeroklub Wrocławski. Z uwagi jednak na obciążenie tego klubu urządzeniem na jego lotnisku Ogólnopolskiej Wystawy Lotniczej, przeprowadzenie zawodów okręgu III wziął na siebie Aeroklub w Oleśnicy. Zostały one rozegrane w dniach 28—30 sierpnia br., a ich zwycięzcami w klasyfikacji końcowej zostali:

1. Stanisław Babiarz — Wrocław,
2. Ryszard Zajda — Łódź,
3. Edmund Mikołajczyk — Gliwice.

Na podstawie wyników tych zawodów z każdego okręgu zakwalifikowanych zostało po dziesięciu pilotów do udziału w V Samolotowych Mistrzostwach Polski.

„333"



„Mucha" po ostatnim locie na kursie w Radawcu wędruje do hangaru. Dzięki niej 19 chłopców stało się pełnowartościowymi pilotami. Foto: H. Berbeć

LUBLIN

W ostatnich dniach sierpnia na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu odbyło się uroczyste zakończenie podstawowego kursu szybowcowego prowadzonego metodą jednomiejscową od 10 lipca. Dziewiętnastu młodych chłopców zostało pasowanych na „rycerzy przestworzy" — otrzymali świadectwa pilota szybowcowego III klasy i na ich klapach pojawiły się odznaki z trzema mewkami.

Kurs trwał przeszło sześć tygodni ze zmiennym szczęściem. Największe psikusy płatała chłopcom pogoda często kapryśna i uboga w dni lotne. Kilka cennych dni zabrały także rozgrywane na lotnisku eliminacje do Samolotowych Mistrzostw Polski. Trzeba było przerwać loty i pomóc w organizowaniu zawodów. Ostatecznie przez trudy pierwszych kroków w lotnictwie zwycięsko przebrnęło 19 spośród 21 rozpoczynających kurs i po wykonaniu 10 lotów na „Muszę" stało się pełnowartościowymi i pełnoprawnymi szybownikami. Niektórzy z nich, jak Majewski lub Wawrzyk, szkolili się szczególnie chętnie, byli zdyscyplinowani, pracowici i swoimi postępami w nauce latania dawali wiele satysfakcji prowadzącemu kurs instruktorowi Kernowi.

H. BERBEĆ

FORDON

BYŁEM uczestnikiem kolejnego turnusu na kursie nauki holu szybowców za samolotem, trwającym od 1.VIII do 15.VIII.59 r. Ponieważ wszystkich pilotów przyjechało na turnus przeszło 30, kierownictwo szkoły miało sporo kłopotów, w jaki sposób z tak dużą grupą zorganizować szkolenie, aby przebiegało ono normalnie i bez uszczerbku dla naszych przyszłych umiejętności w lotach wieczonych. Trudności dodatkowe dla rozpoczęcia właściwego szkolenia sprawiliśmy my sami — piloci z II klasą bez ukończonego, a przecież potrzebnego do holu, zadania nr 2. Jest to raczej winą aeroklubów, które nie umożliwiły nam właściwego szkolenia. Ale dzięki kierownictwu znaleziono wyjście z trudnej sytuacji. Cała grupa została podzielona na kilka podgrup, które rozpoczęły normalną naukę. Całość szkolił instruktor Jewdokimow, świetny i doświadczony pilot szybowcowy. Brakujące zadanie nr 2 uzupełniał z nami instruktor Z. Małek. Powstały nowe przeszkody, gdyż nie było na czym latać, bo uszkodzone szybowce z poprzedniego kursu nie były jeszcze wyremontowane. Szef techniczny dwoił się i troił, aby oddać dla nas szybowce w terminie. Pracowali wszyscy mechanicy, szef techniczny p. Kohls oraz kilku spośród uczestników kursu. Szybowce zostały oddane na czas, dzięki czemu mogliśmy rozpocząć końcowy etap szkolenia, który zakończyliśmy w przewidzianym terminie. Zdobyliśmy wszyscy wyższy stopień wyszkolenia szybowcowego, najlepsi z nas wylaszowali się na „Muchę-100 A", dzięki czemu latanie w klubach stało się dla nas bardziej dostępne.

C. RADZIWONKA

FILIA AW

W czerwcu br. w filii Aeroklubu Warszawskiego odbywały się skoki spadochronowe dla dużej grupy młodych skoczków, którzy znaleźli się tutaj na skoszarowanym obozie. 6 lipca skoczkowie wyjechali, by ustąpić miejsca kandydatom na pilotów szybowcowych i samolotowych. Teoretycznie 7, a praktycznie 9 lipca rozpoczął się wakacyjny kurs szybowcowy dla jednej grupy pilotów, tego dnia bowiem otrzymali nową „Czapię". Szkolenie grupy prowadziła instr. Zofia Gadomska wraz z K. Piekarzem, który odbywał praktykę instruktorską. Początkowo grupa liczyła 15 osób. Potem ubyły dwie osoby, które znalazły się tu raczej przypadkowo. Wyciągarkę obsługiwali mechanicy: Wiciński i Łasak, którzy również przeszkolili kilku pilotów przy obsłudze ściągarki. Grupa ukończyła szkolenie podstawowe wyłącznie na „Czapli", wykonując z reguły minimum lotów do 10 sierpnia. Zostało to spowodowane rozpoczęciem szkolenia drugiej grupy podstawowej już 23 lipca. Przez okres dwóch tygodni istniały 2 grupy, które latały na jednej „Czapli" — rano latała jedna grupa, po południu druga. Drugą grupę szkolił instr. M. Siekierzyński, liczyła ona również 13 osób, w tym 7 osób z AWF wraz z jedną kobietą Stefą Kamińską. Wszyscy szkolenie ukończyli wykonując loty samodzielne na „Czapli" a część również na „Musze-100". Tym samym uzyskali oni III klasę pilota szybowcowego. Największym kłopotem w trakcie szkolenia było częste rwanie się linki wyciągarki, a także warunki meteorologiczne. Były częste przestoje ze względu na nieodpowiedni kierunek wiatru. Szkolenie szybowcowe zakończyło się 27 sierpnia, dostarczając Aeroklubowi Warszawskiemu 26 pilotów do dalszego treningu.

Niestety, jak praktycznie wygląda ten dalszy trening, można się przekonać z tych cyfr: szkolenie w 1957 roku ukończyło kilkanaście osób, w tej chwili lata kilka osób, szkolenie w 1958 r. ukończyło 25 osób — 19 osób w ogóle przestało się lataniem interesować. Pozostałe sześć osób uzyskało uprawnienia do holu, a jeden pilot uzyskał Srebrną Odznakę Szybowcową. Część tegorocznych uczestników szkolenia jest w trakcie przerabiania II zadania, jeden zrobił hol. Czy będzie w przyszłości inaczej, zobaczymy za rok.

W kabinie „Czapli": instruktor WF Zb. Osiński w roli ucznia i M. Siekierzyński — instruktor szybowcowy. Foto: K. Segit

Nie wspomniałem dotychczas o szkoleniu samolotowym. Otóż zaczęło się ono równocześnie z I grupą szybowcową. Wraz z zajęciami teoretycznymi trwa ono jeszcze nadal. Instruktorami są E. Pogorzelska i Z. Feliga.

Wypada tutaj wspomnieć o rzeczy na pozór drobnej, chociaż właściwie podstawowej — nikt raczej nie narzekał na wyżywienie. Dość urozmaicone, smaczne, w wystarczającej ilości.

Sądzę, że wolno mi będzie podziękować w imieniu pilotów kier. Aeroklubu Warszawskiego za tę odrobinę dobrych chęci i troski, dzięki którym mogliśmy uzyskać kwalifikacje pilotów szybowcowych. Na przyszłe wakacje spotkamy się tam chyba jeszcze raz, wszak stało się to już lotniczą tradycją Warszawy. Osobne podziękowanie należy się również kierownikowi administracyjnemu obozu p. Tężyckiemu, który dbał o stronę bytową pilotów i kadry.

K. SEGIT

Trzecia batalia szybowników Pomorza

W dniach od 24 sierpnia do 1 września br. odbyły się na lotnisku w Toruniu III Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza, których organizatorem był Aeroklub Bydgoski, zeszłoroczny zwycięzca w klasyfikacji zespołowej. Mistrzostwa oparto na regulaminie V SzMP, z tym, że dla zawodników startujących na szybowcach typu „Jaskółka" i „Bocian" zastosowano przy obliczaniu punktów współczynnik 0,9. Do walki o tytuł Mistrza Pomorza stanęło 13 zawodników, z tego z Aeroklubu Bydgoskiego — 5 pilotów, Pomorskiego — 4, Kujawskiego — 3 oraz jeden pilot z Aeroklubu Grudziądzkiego.

Zabezpieczenie organizacyjno-propagandowe mistrzostw było dobre. Jedynym i to bardzo poważnym, ale nie zawinionym przez organizatorów mankamentem, były niekorzystne warunki atmosferyczne (zatoka niskiego ciśnienia oraz duża częstotliwość frontów o niskiej podstawie chmur), które miały decydujący wpływ na osiągnięte wyniki w poszczególnych konkurencjach. Niemniej jednak wobec wyrównanego poziomu czołowej grupy zawodników walka była zacięta, chociaż przebiegała w koleżeńskiej i sportowej atmosferze. Impreza była tym ciekawsza, że różnice punktowe były minimalne i do ostatniej chwili sprawa tytułu mistrzowskiego była otwarta.

Pierwszą zaplanowaną konkurencją był przelot dociowo-powrotny po trasie Toruń — Płock — Toruń o łącznej długości 200 km. Ponieważ żaden z zawodników nie osiągnął mety, konkurencję zaliczono jako przelot po trasie wyznaczonej. Zwyciężył pilot Kośliicki pokonując odległość 111 km.

Następną konkurencję, przelot prędkościowy po trasie Toruń — Płock o długości 100 km, ukończyło 4 zawodników, a zwycięzcą został Wróblewski osiągając prędkość 75 km/h.

Na skutek wybitnie słabych warunków atmosferycznych zaplanowany w IH konkurencji przelot po trasie trójkąta 105 km (Toruń — Fordon — Inowrocław — Toruń) nie został ukończony przez żadnego zawodnika. Zaliczono go jako przelot po trasie wyznaczonej i kolega Przyjemski wynikiem 75 km zapewnił sobie zwycięstwo.

Czwartą i ostatnią konkurencję — przelot otwarty — rozegrano 31 sierpnia br. Osiągnięte wyniki zaliczyć należy do dobrych, ponieważ w dniu tym podstawa chmur wynosiła zaledwie 500—700 m i większość pilotów zmuszona była wykonywać lot w chmurach. Zwyciężył ponownie Przyjemski przelotem 428 km. Następni piloci, Kośiicki i Wróblewski, osiągnęli odległość w granicach 350 km.

W ostatecznej klasyfikacji mistrzostw poszczególni zawodnicy zajęli następujące miejsca:

1 — W. Kośiicki (Bydgoszcz), 2 — J. Wróblewski (Bydgoszcz), 3 — Z. Przyjemski (Inowrocław), 4 — R. Jędrzejewski (Toruń), 5 — A. Bzyl (Bydgoszcz), 6 — H. Wargin (Toruń), 7 — R. Palczyński (Grudziądz), 8 — H. Mroczek (Toruń), 9 — F. Kukliński (Bydgoszcz), 10 — F. Różański (Bydgoszcz), 11 — W. Lewandowski (Inowrocław), 12 — W. Michalski (Toruń), 13 — J. Wasilewski (Inowrocław).

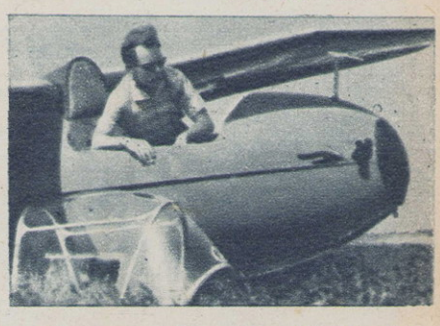
W klasyfikacji zespołowej, w której brano pod uwagę wyniki dwóch pierwszych zawodników z każdego aeroklubu, na pierwszym miejscu uplasował się Aeroklub Bydgoski, na drugim Aeroklub Pomorski, a trzecie zajął Aeroklub Kujawski. Aeroklub Grudziądzki nie został sklasyfikowany z uwagi na udział tylko jednego zawodnika.

Tak więc indywidualnym Mistrzem Pomorza został pilot Władysław Kośiicki z Aeroklubu Bydgoskiego, zdobywając tym samym puchar przechodni WKKF. Zespołowo zwyciężyła zdecydowanie Bydgoszcz, zdobywając puchar przechodni Gazety Pomorskiej. Pozatem na uroczystym zakończeniu zawodnicy otrzymali cenne nagrody rzeczowe.

Szczególnie pozytywnym objawem tegorocznych mistrzostw są wyniki osiągnięte przez młodych, mało dotychczas znanych pilotów, jak Kośiicki i Wróblewski z Bydgoszczy oraz Jędrzejewski i Wargin z Torunia. Ich sportowa postawa i ogromna wola zwycięstwa gwarantują, że w niedalekiej przyszłości staną się oni pełnowartościowymi i groźnymi zawodnikami dla wielu wytrawnych pilotów.

Na zakończenie należy nadmienić, że Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza w dotychczasowym zakresie zostały rozegrane po raz ostatni, ponieważ od roku 1960 przewiduje się coroczne organizowanie zawodów z udziałem aeroklubów nie tylko woj. bydgoskiego, ale również Pomorza Zachodniego, Wybrzeża, Warmii i Mazur.

LUDWIK MERŁO



Szybowcowy mistrz Pomorza na rok 1959 — Władysław Kośiicki. Foto: Z. Buczek

Skrzydła MŁODYCH

KML SKRZYDLATA POLSKA

DRODZY CZYTELNICY!

I znowu kłopoty. Donosi mi jeden z Czytelników, że w jego okolicy — a mieszka na wsi — w ogóle nie można dostać książek lotniczych, a interesuje się bardzo helikopterami i poszukuje odpowiedniej lektury. I na te kłopoty znajdzie się rada. Książkę, która omawia wyczerpująco śmigłowce i nosi właśnie tytuł „Śmigłowce" można zamówić w Wydawnictwach Komunikacyjnych — Dział Handlowy — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Cena książki — 20 zł. Gdy zamówicie listownie książkę, otrzymacie ją w krótkim czasie pocztą, płacąc dopiero przy odbiorze. A więc, nie wychodząc nawet z domu istnieje możliwość (o czym niestety nie wszyscy wiedzą) skompletowania potrzebnych książek lotniczych. Sądzę, iż z rady tej skorzystają nie tylko Czytelnicy zamieszkali na wsi.

Również na temat śmigłowców otrzymałem kilka listów, w których Czytelnicy proszą o stałe zamieszczanie sylwetek wiroplatów. Tu znowu wyjaśnienie. Będziemy publikować tylko najnowsze konstrukcje, natomiast wszystkie inne z lat minionych znaleźć można w wielkiej ilości i wyborze właśnie w wyżej wymienionej książce „Śmigłowce". Wybaczcie zatem Drodzy Czytelnicy, ale nie chcemy powtarzać sylwetek raz już wydanych w pięknej książce.

REDAKTOR KML

KĄCIK FILATELISTY

O ile samoloty są częstym tematem znaczków pocztowych, to bardzo rzadko widać na nich lotniska. Reprodukujemy znaczek Niemieckiej Republiki Federalnej na którym pokazano samolot unoszący się nad lotniskiem berlińskim — Tempelhof.

W lipcu 1959 r. obchodziliśmy 50-lecie przelotu Louisa Bleriot przez kanał La Manche. Przelot ten był swego czasu niesłychaną sensancją. O zdarzeniu tym nie zapomniano i już w 25-lecie, to jest w 1929 r. poczta francuska wydała specjalny znaczek z trasą przelotu Calais — Dover.

ASY POWIETRZNE USA

W Stanach Zjednoczonych ukazała się książka (Gene Gurney — Five down and Glory, G. P. Putnam Sons, New York) o najlepszych amerykańskich pilotach myśliwskich, noszących nieoficjalne miano „asów". Za asa powietrznego uważa się w USA takiego lotnika, który zestrzelił przynajmniej 5 samolotów wroga. Podstawą do uznania zestrzału jest bądź to odnaleziony wrak samolotu, bądź film z automatycznej kamery samolotu, bądź też zgodne raporty kolegów lub żołnierzy wojsk naziemnych, którzy widzieli upadek samolotu wroga. W wypadku, gdy dwóch lub więcej myśliwców atakowało tę samą maszynę, przyznaje się każdemu z nich po pół lub odpowiednio mniej zestrzałów.

Tytuł asa uzyskało w I wojnie światowej 80 lotników. A oto lista tych, którzy strącili ponad 10 samolotów: 1) kpt. E. Rickenbacker — 22, 2) mjr G. Lufbery — 17, 3) por. G. Vaughn — 12, 4) por. F. Baylies — 12, 5) por. D. Putnam — 12.

W drugiej wojnie asami zostało już 1 132 lotników. 250 spośród nich zestrzeliło więcej niż 10 samolotów wroga. Tytuł ten uzyskało mniej niż 1 proc. lotników, którzy walczyli z Niemcami i Japonią, ale ten jeden procent zestrzelił aż 30 proc. spośród prawie 25 tysięcy maszyn, które Amerykanie zniszczyli w walkach powietrznych.

Lista najlepszych amerykańskich pilotów myśliwskich z okresu II wojny przedstawia się następująco: 1) mjr R. Bong — 40, 2) mjr T. Mc Guire — 38, 3) pkt. D. Mc Campbell — 34, 4) ppłk. F. Gabreski — 31, 5) kpt. R. Johnson — 28, 6) płk. G. Boyington — 28, 7) płk. Ch. Mc Donald — 27, 8) gen. bryg. J. Foss — 26, 9) mjr G. Preddy — 26, 10) por. R. Hanson — 25, 11) płk. J. Meyer — 24, 12) kmdr. por. C. Harris — 24, 13) kpt. D. Gentile — 23 14) kmdr. E. Valencia — 23, 15) kpt. E. Wetmore — 22,5, 16) płk. D. Schling — 22,5, 17) ppłk. G. Johnson — 22, 18) płk. N. Kearby — 22, 19) płk. J. Robbins — 22, 20) ppłk. F. Christensen — 21,5.

Wśród amerykańskich asów spotykamy 12 nazwisk pilotów polskiego pochodzenia. Wymieniony wyżej Franciszek Gabreski jest synem polskiego emigranta z Warszawy. Urodził się w Oil City w Pensylwanii. Przez pewien czas walczył w polskim dywizjonie 315 i otrzymał Krzyż Walecznych.

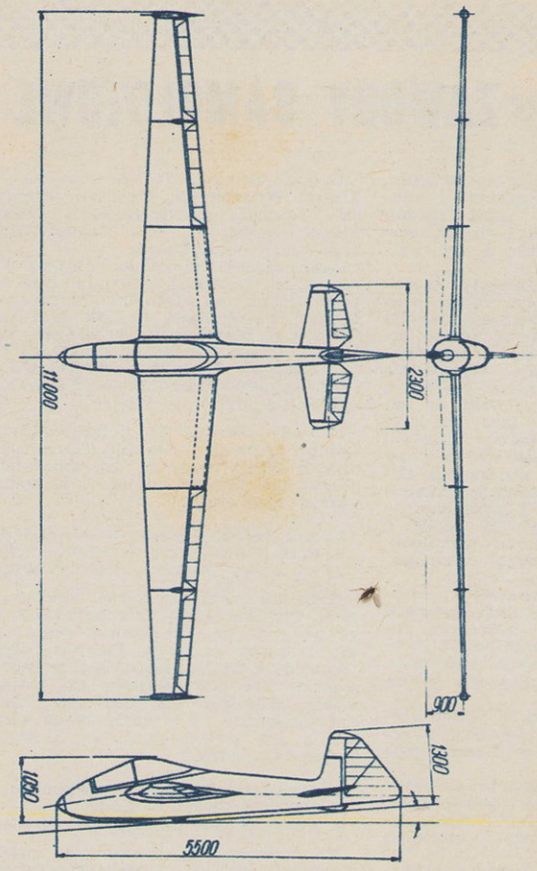
Inni piloci polskiego pochodzenia, to m. in. Robert C. Schimansky, który zestrzelił 6 samolotów, a 2 zniszczył na ziemi, lotnik Marynarki USA Joseph L. Paskoski — 6 zwycięstw, por. Edward J. Czarnecki — 5 zwycięstw oraz por. Michael Dikovitsky, Martin R. Novak i John M. Wesołowski — po 5 zwycięstw.

Szub.

Pilot Bong

Pierwszy z prawej — Gabreski, drugi z lewej — kpr. Sochacki.

KONSTRUKTOR LOTNICZY



Przedstawiamy dziś w naszym kąciku projekt szybowca akrobacyjnego. Autor bardzo starannie przeprowadził wszystkie obliczenia (co zresztą nie jest warunkiem zamieszczenia projektu w naszym kąciku). Jak wynika z załączonego listu autor ukończył technikum lotnicze w Bielsku, a więc należy do grupy zaawansowanych konstruktorów. Zapomniał jednak podać nazwiska i adresu, co przypuszczamy po opublikowaniu jego projektu niezwłocznie uczyni.

A oto kilka danych projektu szybowca: Powierzchnia nośna — 9,6 m², wydłużenie skrzydeł — 12,6, doskonałość obliczeniowa — 21,7, ciężar przewidywany — 285 kG. Konstrukcja całkowicie drewniana. Do startu i lądowania klapy skrzydłowe (krokodylowe). Pracę przy projekcie rozpoczęto w 1953 roku.

A jak Wam, drodzy Czytelnicy podoba się projektowany szybowiec? Oczekujemy na dalsze Wasze projekty różnych statków powietrznych. Kącik otwarty jest dla wszystkich.

KORESPONDENCI

Brigida Chętnicka — Grudziądz. Ty i Twoja koleżanka będziecie mogły rozpocząć szkolenie spadochronowe w Aeroklubie Grudziądzkim — Grudziądz, Świerczewskiego 54/56, dopiero za dwa lata tzn. gdy ukończycie 16 lat oraz 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub technikum.

F. A. — Rzeszów. Pilotem samolotowym możecie zostać po odbyciu szkolenia lotniczego w Aeroklubie Rzeszowskim — Rzeszów, Pl. Wolności 2. Warunkiem przyjęcia na szkolenie jest ukończenie 16 lat oraz 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub technikum. Zakłada się przy tym, że kandydat na pilota uzyska podczas szkolenia w aeroklubie pełne wykształcenie średnie (matura).

● **Mam lat 14. Chodzę do modelarni lotniczej Aeroklubu Lubelskiego. Robię już drugi model „Bociana". Pragnąłbym korespondować z koleżanką lub kolegą o podobnych zainteresowaniach. ZBIGNIEW OLENDER — Lublin, ulica Nadstawna 24 m 1.**

● **Chcę zostać pilotem szybowcowym, a na razie wymieniać uzyskane doświadczenie teoretyczne z kolegami. Kto napisze do mnie? ZENON GRABOWSKI — Katowice, ul. Sokolska 20 (internat).**

● **Chciałbym korespondować z modelarzami w kraju lub zagranicą. Mam 14 lat. ANDRZEJ BORON — Braszki, ul. T. Kościuszki 16, pow. Kalisz.**

● **Chodzi nam o nawiązanie korespondencji z ludźmi mającymi bezpośredni kontakt z lotnictwem, które jest dla nas nieosiągalnym w tej chwili marzeniem z powodu niesprzyjających warunków. Jednak sprawy związane z tą dziedziną sportu bardzo nas interesują i chciałybyśmy z osobami, które chętnie podzieliłyby się swoimi wrażeniami nawiązać korespondencję. Nasze wiadomości ograniczają się do czytania książek, „Skrzydlatej", chodzenia na filmy lotnicze, a to jest jest trochę za mało. ELA i INKA (Elżbieta Maj — Łódź, ul. Jaracza 20 m 6).**

● **Mam 13 lat i interesuję się filatelistyką lotniczą. KRZYSZTOF DZIEMIAŃCZUK — Wrocław, ul. E. Orzeszkowej 78/4.**

AKTUALNOŚCI AD 1909 R.

AEROPLAN W WARSZAWIE

„Stanowczo nie wiedzie się lotnikom w Warszawie: pierwsza impreza tego rodzaju nie udała się z powodu niedostatecznej sprawności przyrządu i... awiatora. Drugą, barona Catersa, udaremniła fatalna pogoda. Wreszcie, gdy w ostatni dzień śmiały żeglarz napowietrzny postanowił, bądź co bądź, dokonać wzlotu, uległ katastrofie: chcąc wyminąć, przy opuszczaniu się, stojącego na posterunku policjanta, wpadł na płot i uszkodził swój aeroplan, poczem, zniechęcony Warszawą, nie z jej winy zresztą, odjechał tegoż dnia do Konstantynopola..."

„Tygodnik Ilustrowany" (Nr 48 — 1909 r.)

KARTKI Z HISTORII

Franciszek Hynek (1897—1958), pilot balonowy, dwukrotny zdobywca pucharu Gordon-Bennetta.

Hynek, uczestnik pierwszej wojny światowej, służył po jej zakończeniu w polskich jednostkach balonowych jako oficer. Zamiłowany sportowiec szybko wybił się na czoło w krajowych zawodach balonów wolnych, w których z reguły zajmował czołowe miejsca. Sławę światową zdobył sobie dopiero jednak zwycięstwami w Międzynarodowych Zawodach o puchar imienia Jamesa Gordon-Bennetta. Puchar ten — ufundowany w r. 1905 przez Amerykanina Bennetta — zdobywał ten z zawodników, który przebył na balonie wolnym o pojemności nie większej niż 2 200 m³ najdalszą odległość od miejsca startu do lądowania w linii prostej. Kraj, którego zawodnicy zdobyli puchar trzykrotnie pod rząd, zatrzymywał go na własność.

Hynek zdobył puchar dwukrotnie: w r. 1933 w towarzystwie Z. Burzyńskiego i w r. 1934 wraz z pomocnikiem pilotem Wł. Pomaskim. Za pierwszym razem Polacy startując na balonie KOŚCIUSZKO z lotniska w Chicago wylądowali w puszczy kanadyjskiej prowincji Quebec po przeleceniu 1 361 km w 39 h 32'. W r. 1934 Hynek startując z pola mokotowskiego w Warszawie doleciał do miejscowości Anna koło Woroneża w Związku Radzieckim. Przebył wówczas 1 340 km w 44 h 48', zwyciężając zawodników Belgii, Czechosłowacji, Francji, Niemiec, Szwajcarii, USA i Włoch. Drugie miejsce wówczas zdobył także Polak, Zbigniew Burzyński (1 301 km w 36 h 42'). Lotem z Warszawy do Tyszkino pod Stalingradem Z. Burzyński wraz z W. Wysockim w r. 1935 zdobył po raz trzeci na stałe dla Polski nagrodę Gordon-Bennetta.

Franciszek Hynek był od 1956 kierownikiem sekcji balonej APRL. Odznaczony przez Radę Państwa Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Zginął podczas lotu balonem w nocy dn. 7—8 września 1958 r.

J. KĘDZ.

Z lewej: F. Hynek po wylądowaniu w puszczy kanadyjskiej; z prawej — puchar Gordon-Benetta zdobyty w 1935 r. przez Polskę na własność.

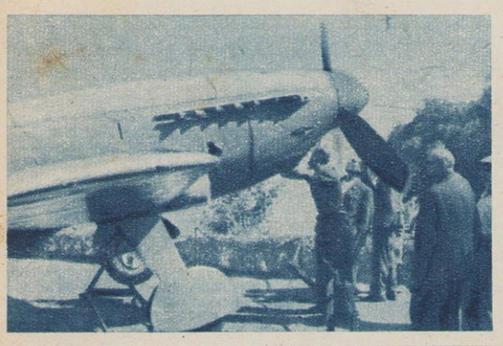
Co to za samolot?

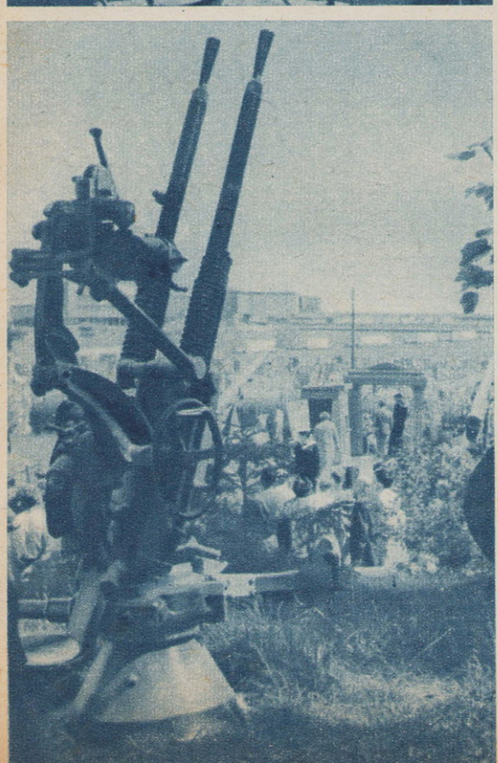
Nie łatwo na pierwszy rzut oka rozpoznać samolot transportowy AN-2. Gdy zdjęte są osłony silnika i brak śmigła.

Byłem w muzeum morskim w Gdyni

W Gdyni tuż przy nadbrzeżu mieści się ciekawe muzeum morskie, w którym zgromadzono również nieco sprzętu lotniczego. Jest tu oryginalny Jak-9 oraz szereg działek przeciwlotniczych, w jakie zaopatrzone były nasze okręty w czasie minionej wojny. Na zdjęciach: Jak-9 i sprzężone działka okrętowe w gdyńskim muzeum.

J. Kamiński





KĄCIK FOTOGRAFII LOTNICZEJ

Zdjęcie, które z kolei zamieszczamy, nosi tytuł „Na wystawie lotniczej". Zostało wykonane we Wrocławiu tuż po pokazowym rozruchu odrzutowca LiM-2. Najmłodsi entuzjaści lotnictwa oglądają z wielkim zainteresowaniem cały samolot, patrząc również co tam jest „w środku". Autor zdjęcia: Paweł Elsztein. Ocenę pozostawiamy Czytelnikom. Napiszcie nam, jak Wam się podoba? (red.)

Biblioteczka młodego lotnika

Nauka pilotażu szybowcowego, J. Adamek, A. Glass. Okładkę projektował T. Bogdański. Zdjęcia B. Koszewski. Na zlecenie Aeroklubu PRL. Wydawnictwo MON. Warszawa 1959 r. Wydanie I. Nakład 20 000 egz. Str. 144, rys. 117. Cena zł 6.20.

Rzecz jasna, że nauczyć się pilotować szybowiec można tylko praktycznie. Toteż teoretycznym rozważaniom o ruchu sterami poświęcono w książeczce zaledwie 17 stron. Reszta to: podstawowe wiadomości z aerodynamiki i mechaniki lotu, opis sprzętu szybowcowego i pomocniczego, meteorologia („można z całym spokojem zaryzykować twierdzenie, że szybownictwo to meteorologia praktyczna" czytamy na str. 123), wreszcie niezbędne informacje o tym jak zostać pilotem i parę słów o historii tego przepięknego sportu. Dodać należy, że „Nauka pilotażu szybowcowego" zawiera pytania egzaminacyjne. Złożenie zaś egzaminu z wynikiem pozytywnym z zakresu wiadomości zawartych w książce jest niezbędnym warunkiem przyjęcia na praktyczne szkolenie. Na końcu każdego rozdziału podana jest literatura pomocnicza, pozwalająca rozszerzyć wiadomości kandydata odnośnie poszczególnych problemów. Jest to w sumie poprawione i rozszerzone nieco wydanie książkowe teoretycznego kursu szybowcowego drukowanego swego czasu przez „Skrzydlatą Polskę", o czym zresztą we wstępie do książki jakoś w APRL zapomniano. Zakończę tą krótką recenzję bardzo dobrze, zwięźle napisanej książeczki ustępem ze str. 20: „Latanie na szybowcach jest bardzo łatwe. Szybowiec potrafi sam poprawnie lecieć, jeśli mu się w tym zbytnio nie przeszkadza. Lecz latać bezbłędnie, z artyzmem — to sztuka, jaką osiągają tylko najlepsi".

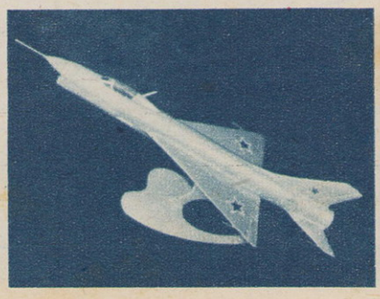
J. Kownacki

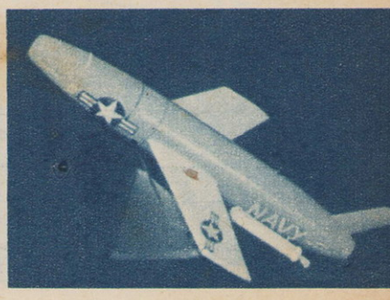
Książkę tę, czyli TKS można zamawiać w aeroklubach lub Aeroklubie PRL — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55 — Wydział Propagandy.

Przesyłam wam zdjęcia moich modeli...

...Buduję je w skali 1:45. Rysunki wykonawcze robię na podstawie planów zamieszczanych w waszym tygodniku i „Kridla vlasti". Ostatnio zajmuję się budową modeli rakiet. Przesyłam zdjęcia „Regulus I" i modelu delty Suhoja (ZSRR).

DR JOSEF GÖTZ — CSR





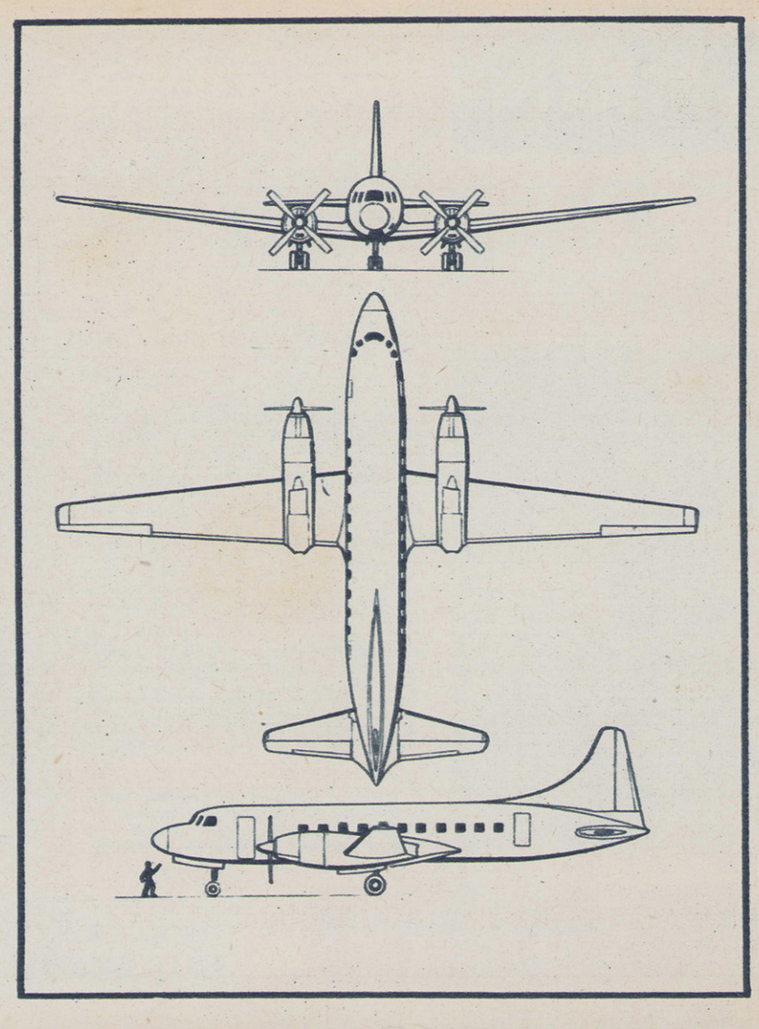
CANADAIR – CONVAIR 540 ● KANADA

UŻYTKOWANY w PLL „Lot" samolot komunikacyjny Convair 240 stanowi podstawowy typ rozwijającej się „rodziny" samolotów. O ile jednak Convair'y 340 i 440 stosunkowo niewiele różnią się od swego poprzednika, to opracowany ostatnio typ 540 znacznie od niego odbiega. Samoloty tego typu budowane są z licencji w kanadyjskich zakładach Canadair. Istotnym ulepszeniem jest zastosowanie silników turbinowych zamiast tłokowych. Nowe silniki odznaczają się zwiększoną mocą przy niższym ciężarze, pozwalają więc na zwiększenie udźwigu i znacznie polepszają osiągi. W rezultacie osiągnięto również znaczną obniżkę kosztów użytkowania.

Budową i układem Convair 540 nie różni się wiele od swych poprzedników. Jest to dwusilnikowy wolnonośny dolnopłat. Płat o znacznym wydłużeniu wyposażony jest w klapy o dużej rozpiętości. Kadłub o przekroju kołowym mieści w ciśnieniowej kabinie 48—58 pasażerów, zależnie od klasy. W wersji transportowej można załadować około 70 m³ ładunku.

Podwozie składa się z trzech zespołów dwukołowych wciąganych w locie.

Jako jednostki napędowe wybrano angielskie silniki turbośmigłowe Napier „Eland" o mocy 3 500 KM każdy (w poprzednich typach stosowano silniki tłokowe Pratt-Whitney R-2800 o mocy 2 500 KM, z których jednak każdy ważył o 260 kG więcej). Śmigła czterołopatowe, przestawialne. (JS)



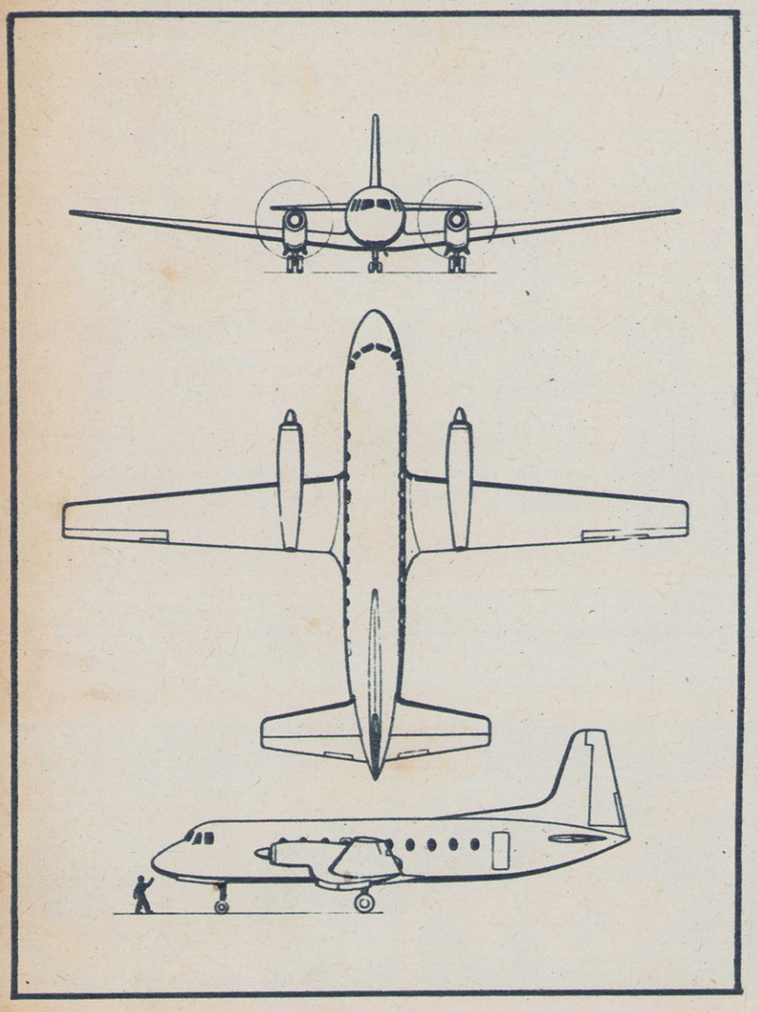
DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	— 31,00	m
Długość	— 24,83	m
Wysokość	— 8,57	m
Powierzchnia nośna	— 85,47	m²
Wydłużenie	— 11,2	

Ciężary:		
Ciężar własny	— 15 115	kG
Ciężar całkowity	— 24 030	kG
Ciężar do lądowania (max.)	— 22 980	kG
Obciążenie pow.	— 283	kG/m²
Obciążenie mocy	— 3,45	kG/KM

Osiągi:		
Prędkość przel.	— 510	km/h
Wysokość lotu (optym.)	— 6 000	m
Pułap z jednym silnikiem	— 3 100	m
Zasięg z rezerwą	— 1 450	km
Czas trwania lotu	— 4,3	h

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



AVRO 748 ● WIELKA BRYTANIA

W chwili obecnej w użyciu znajduje się jeszcze 1 600 samolotów Douglas DC-3 zbudowanych w latach minionej wojny. Samoloty te oczekują na wycofanie i zastąpienie nowymi typami. Nic więc dziwnego, że co pewien czas powstaje na świecie nowa konstrukcja, której twórcy marzą o zastąpieniu nią „nieśmiertelnej" Dakoty.

Przykładem takiego „następcy DC-3" jest znajdujący się w budowie samolot komunikacyjny Avro 748. Jest to samolot dwusilnikowy dolnopłat konstrukcji metalowej. Odznacza się on przemyślaną, uproszczoną budową i podwyższonym bezpieczeństwem. W konstrukcji samolotu przyjęto mianowicie zasadę, że zniszczenie któregokolwiek elementu nośnego nie powinno spowodować awarii całego samolotu.

Kadłub samolotu o przekroju kołowym zawiera ciśnieniową kabinę pasażerską dla 36—44 osób. Kabina może być również częściowo lub w całości przystosowana do transportu towarów. Drzwi wejściowe dla pasażerów mieszczą się z tyłu, z obu stron kadłuba. W przodzie, z prawej strony umieszczone są drzwi ładunkowe. Trzyosobowa załoga mieści się w położonej w przodzie kabinie o dobrej widoczności.

Do napędu samolotu zastosowano dwa wypróbowane silniki turbośmigłowe typu „Dart-514" o mocy 1 600 KM każdy. Silniki są umieszczone nad skrzydłami. W tych samych gondolach niżej mieszczą się zespoły wciąganego podwozia głównego. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	— 28,96	m
Długość	— 20,42	m
Wysokość	— 7,54	m
Powierzchnia nośna	— 73,86	m²
Wydłużenie	— 11,36	

Osiągi:		
Ciężar własny	— 8 600	kG
Ciężar całkowity	— 14 970	kG
Obciążenie pow.	— 203	kG/m²
Obciążenie mocy	— 4,67	kG/KM

Ciężary:		
Prędkość przel.	— 426	km/h
Zasięg	— 1 075 — 3 000	km
Start na przeszkodę 10 m	— 770	m
Lądowanie z nad przeszkody 15 m	— 705	m

Nasz Wielki Konkurs

„PODNIEBNYM SZLAKIEM"

rozstrzygnięty

Członkowie komisji z całą skrupulatnością sprawdzili wszystkie nadeszłe do redakcji kartki z rozwiązaniem konkursu. W losowaniu mogły wziąć udział tylko odpowiedzi bezbłędne, odpowiadające warunkom konkursu.

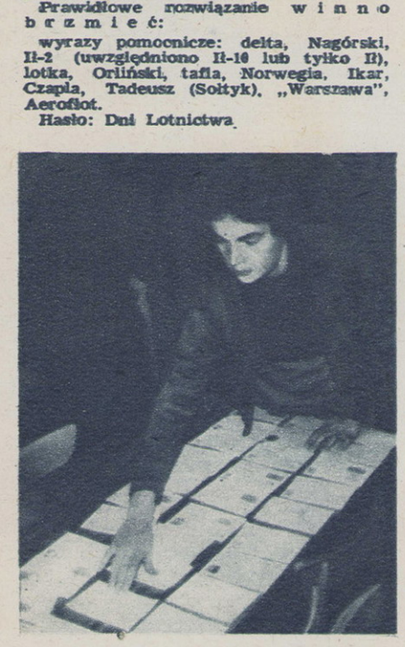
TAK wielkich stosów kartek pocztowych z odpowiedziami na konkurs nie było w „Skrzydlatej" już od wielu lat. Nadeszło ich aż 2 566, co jest nieprzeciętnym sukcesem konkursu i świadczy — z drugiej strony o wielkim zainteresowaniu Czytelników tego rodzaju imprezami.

W dniu 26 września br. w lokalu redakcji zebrała się komisja złożona z przedstawicieli „Skrzydlatej Polski" i „Wiraży" oraz Działu Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych. Komisja stwierdziła, że 33 odpowiedzi nie odpowiadały warunkom konkursu (brak kuponów lub słów pomocniczych), a 486 było błędnych. Nadesłano również 4 odpowiedzi z Czechosłowacji.

Prawidłowe rozwiązanie winno brzmieć:

wyrazy pomocnicze: delta, Nagórski, Il-2 (uwzględniono Il-10 lub tylko Il), lotka, Orliński, tafla, Norwegia, Ikar, Czapla, Tadeusz (Sołtyk), „Warszawa", Aeroflot.

Hasło: Dni Lotnictwa



To są kartki pocztowe tych szczęśliwców, którzy wylosowali nagrody (jest ich więcej, ale wszystkich obiektyw nie uchwycił).

Konkurs nie był zbyt trudny, ale... miał jednak parę tzw. cięższych do zgryzienia orzeszków. Najczęściej potykano się na tym, że znak rozpoznawczy Norwegii określano jako znak Niemiec (a byli i tacy co pisali: Nikaragua), a poza tym zamiast Aeroflot — pisano Aeroklub, zamiast Czapla — Czajka i zamiast II — Jak.

Miarą zainteresowania konkursem były liczne telefony do redakcji z zapytaniami o wyniki, a także... do redaktora naczelnego do domu, hm, w godzinach mocno wieczornych. Ale to nic, grunt, że się konkurs podobał.

A oto wyniki losowania:

1 nagroda: przelot na wojskowym myśliwskim samolocie odrzutowym (nagroda Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK); Zbigniew Nowotyński — Nowa Huta, Oś. A1 Bl 33/38.

2 nagroda: przelot na pasażerskim samolocie na dowolnie wybranej linii krajowej, tam i z powrotem (nagroda PLL LOT); Ola Fedorowicz — Żary k. Żagnia, ul. Ludowa 17, woj. Zielona Góra.

3 nagroda: przelot na pasażerskim samolocie na dowolnie wybranej linii krajowej, tam i z powrotem (nagroda PLL LOT); Jan Lebkuchen — Gdynia, ul. Czołgistów 18c/4.

4 nagroda: przelot na pasażerskim samolocie na dowolnie wybranej linii krajowej, tam i z powrotem (nagroda PLL LOT); Marek Wieczorek — Wsola, pta Jedlińsk, pow. Radom, woj Kieleckie.

5 nagroda: przelot na śmigłowcu wojskowym (nagroda Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa); Aniela Dziabas — Bydgoszcz, Al. 1 Maja 95 m 5.

6 nagroda: 15-minutowy przelot na samolocie sportowym (nagroda Aeroklubu PRL); Tadeusz Dudzik — Warszawa-Koło, ul. Ks. Jnusza 76/32 m 1.

7 nagroda: 15-minutowy przelot na samolocie sportowym (nagroda Aeroklubu PRL); Maria Pabisz — pta Chełmiec, pow. Nowy Sącz, Chełmiec 143.

8 nagroda: 15-minutowy przelot na samolocie sportowym (nagrodą Aeroklubu PRL); Mieczysław Rogowski — Grudziądz, ul. Forteczna 28/3.

9 nagroda: 15-minutowy przelot na samolocie sportowym (nagroda Aeroklubu PRL); Barbara Nawrocka — Dęblin, ul. Rynek 20 m 2, pow. Ryki.

10 nagroda: 15-minutowy przelot na samolocie sportowym (nagroda Aeroklubu PRL); Ryszard Nowak — Warszawa 12, ul. Łyżwiarska 1/37.

11 nagroda: aparat radiowy „Kaprys" (nagroda Wydawnictw Komunikacyjnych; Jan Węgrzyk — Łęczyca k/Łodzi.

12 nagroda: aparat radiowy „Promyk" (nagroda Wydawnictw Komunikacyjnych); Kazimierz Król — Orneta.

13 nagroda: aparat fotograficzny „Start" (nagroda „Skrzydlatej Polski"); Józef Skalski — Mrągowo 3.

14 nagroda: zegarek na rękę marki „Pobieda" (nagroda „Skrzydlatej Polski"); Jan Wróblewski — Częstochowa.

15 nagroda: biblioteczka lotnicza (10 książek o tematyce lotniczej — nagroda redakcji tyg. „Wiraże"); Sebastian Bogdanowicz — Łódź 12.

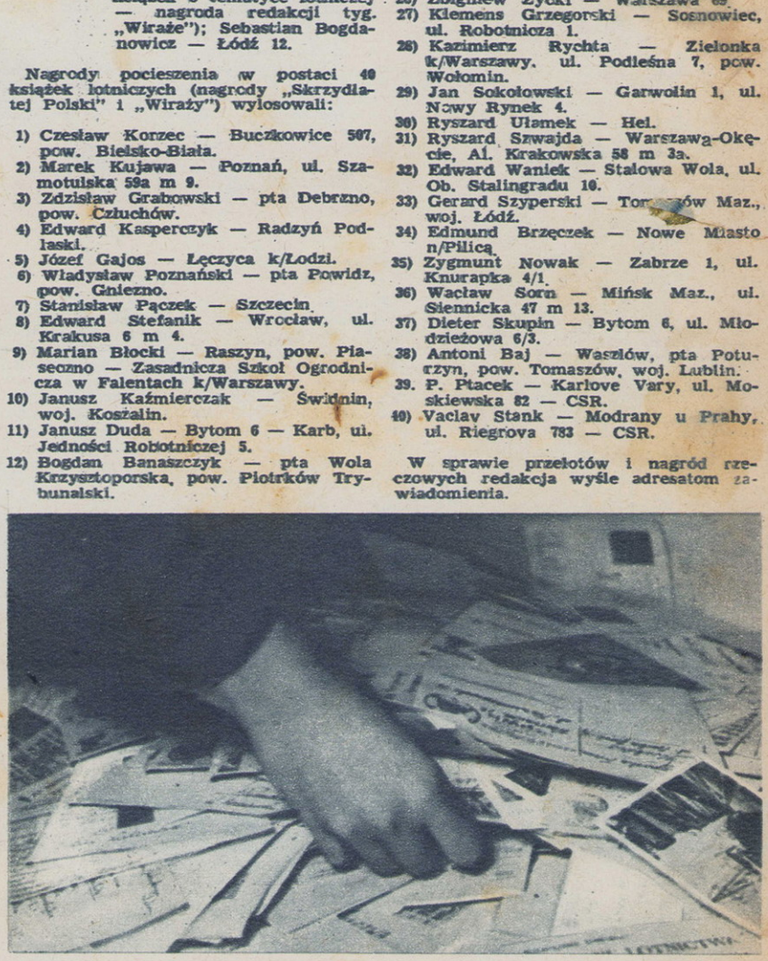
Nagrody pocieszenia w postaci 40 książek lotniczych (nagrody „Skrzydlatej Polski" i „Wiraży") wylosowali:

1) Czesław Korzec — Buczkowice 507, pow. Bielsko-Biała.
2) Marek Kujawa — Poznań, ul. Szamotulska 59a m 9.
3) Zdzisław Grabowski — pta Debrzno, pow. Człuchów.
4) Edward Kasperczyk — Radzyń Podlaski.
5) Józef Gajos — Łęczyca k/Łodzi.
6) Władysław Poznański — pta Powidz, pow. Gniezno.
7) Stanisław Pączek — Szczecin.
8) Edward Stefanik — Wrocław, ul. Krakusa 6 m 4.
9) Marian Błocki — Raszyn, pow. Piaseczno — Zasadnicza Szkoł Ogrodnicza w Falentach k/Warszawy.
10) Janusz Kaźmierczak — Świdnin, woj. Koszalin.
11) Janusz Duda — Bytom 6 — Karb, ul. Jedności Robotniczej 5.
12) Bogdan Banaszczyk — pta Wola Krzysztoporska, pow. Piotrków Trybunalski.

Oto kartka pocztowa zdobywcy 1 nagrody Zbigniewa Nowotyńskiego z Nowej Huty, który jako jeden spośród wielkiej rzeszy 2 566 współzawodniczących odbędzie lot na wojskowym samolocie odrzutowym. Przyjemnych wrażeń!

13. Kazimierz Małek — Wrocław 27.
14) Albert Dorożyński — Jedlinia Letnisko, ul. Moniuszki 2, pow. Radom.
15) Tadeusz Owczarek — Wałcz, pta Broczyno.
16) Tadeusz Szymański — Łask k/Łodzi.
17) Ryszard Grundman — Mińsk Mazowiecki, ul. Siennicka 61 m 4.
18) Józef Nowak — Szymany, pow. Szczytno.
19) Bogusław Baliński — Poznań 6.
20) Wojciech Roguski — Kłodzko, ul. Połabska 2/2.
21) Lucyna Kosiak — Rosonowo bl. 1/17, pta Zegrze Pom., woj. Koszalin.
22) Zbigniew Filip — Kraków 50.
23) Jan Ciszek — Zgierz k/Łodzi.
24) Stanisław Rudka — Warszawa 22, ul. Opaczewska 40 m 4.
25) Andrzej Kozak — Legnica, ul. Słoneczna 34.
26) Zbigniew Zycki — Warszawa 69.
27) Klemens Grzegorski — Sosnowiec, ul. Robotnicza 1.
28) Kazimierz Rychta — Zielonka k/Warszawy, ul. Podleśna 7, pow. Wołomin.
29) Jan Sokołowski — Garwolin 1, ul. Nowy Rynek 4.
30) Ryszard Ulamek — Hel.
31) Ryszard Szwajda — Warszawa-Okęcie, Al. Krakowska 58 m 3a.
32) Edward Waniek — Stalowa Wola, ul. Ob. Stalingradu 10.
33) Gerard Szyperski — Tomaszów Maz., woj. Łódź.
34) Edmund Brzęczek — Nowe Miasto n/Pilicą.
35) Zygmunt Nowak — Zabrze 1, ul. Knurapka 4/1.
36) Wacław Sorn — Mińsk Maz., ul. Siennicka 47 m 13.
37) Dieter Skupin — Bytom 6, ul. Młodzieżowa 6/3.
38) Antoni Baj — Waszlów, pta Potuczyn, pow. Tomaszów, woj. Lublin.
39. P. Ptacek — Karlove Vary, ul. Moskiewska 82 — CSR.
40) Vaclav Stank — Modrany u Prahy, ul. Riegrova 783 — CSR.

W sprawie przelotów i nagród rzeczowych redakcja wyśle adresatom zawiadomienia.



Pełen napięcia moment: za parę sekund będzie wiadomo, komu przypadnie nagroda. Z wielkiej sterty odpowiedzi ręka panny Eli wyciągnie tę, do której uśmiechnął się los...

Foto: J. Piatek (4)

WK

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).

Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział. Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

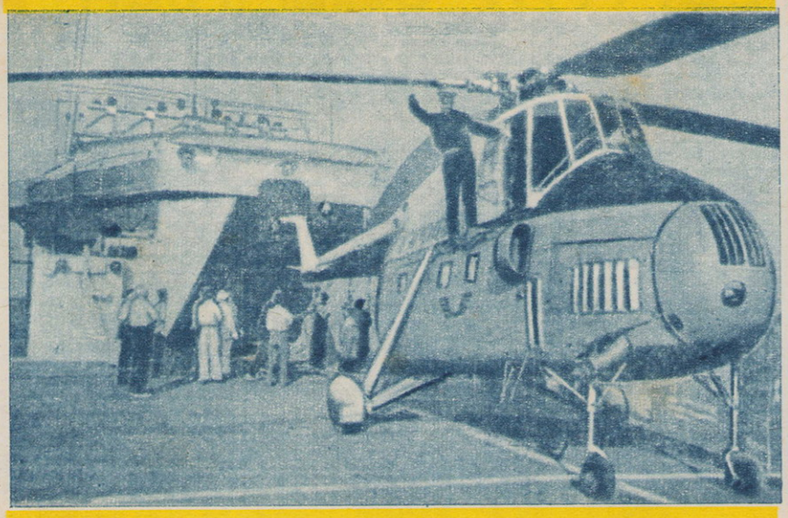
NUMER PODPISANO DO DRUKU 8.X. 1959 R.

Zam. 5736/C W-16

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Bez słów

TROPICIEL WIELORYBÓW



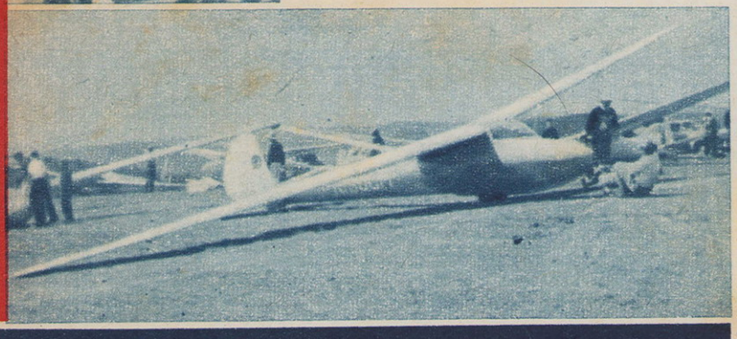
Na wyposażeniu radzieckich statków wielorybniczych znajdują się śmigłowce, które używane są do tropienia wielorybów. Na zdjęciu: Śmigłowiec-tropiciel Mi-4 na pokładzie statku-bazy wielorybniczej „Radziecka Ukraina".

TELEWIZOR ZAMIAST STRZELCA

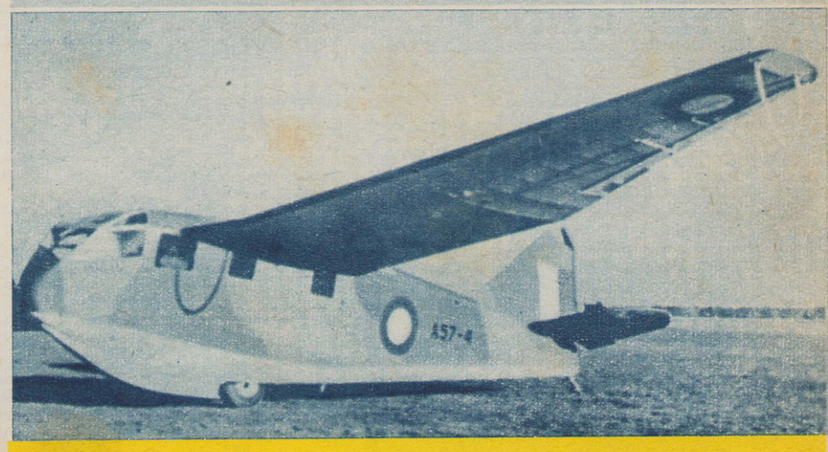
W najnowszych typach bombowców odrzutowych stanowisko tylnego strzelca ulega likwidacji. Funkcję strzelca spełnia kamera telewizyjna (nad działkami), która obraz tego co się dzieje z tyłu bombowca przekazuje do stanowiska kontrolnego w przedniej części kadłuba. Działka strzelają automatycznie, uruchamiane zdalnie z przedniego stanowiska kontrolnego.

MISTRZ USA

Zwycięzcą 26 Szybowcowych Mistrzostw USA, jakie odbyły się w dniach 1—10 lipca br. w Harris Hill (Elmira), został Richard C. Johnson, jeden z czołowych szybowników USA. W zawodach brało udział 35 pilotów; rozegrano 5 ważnych konkurencji. Johnson został mistrzem USA po raz piąty. Na zdjęciach: Mistrz USA i jego „Weihe" (niżej).

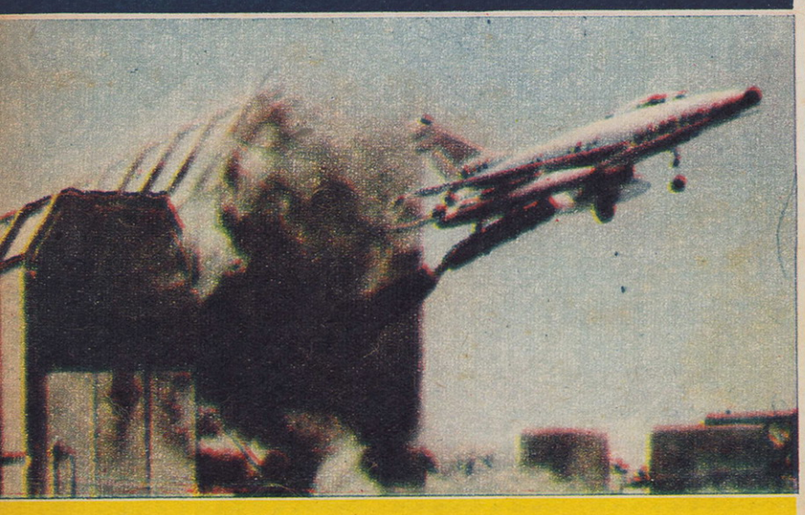


SZYBOWIEC TRANSPORTOWY EG-2



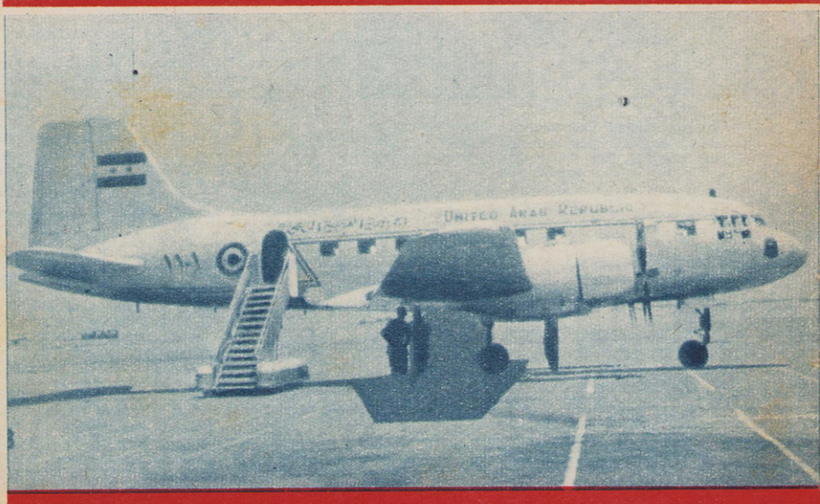
Jednym z ciekawszych typów wojskowych szybowców transportowych z czasów ostatniej wojny był De Havilland EG-2, zbudowany na zamówienie rządu Australii. Szybowiec mieścił 6 ludzi (pilot i 5 żołnierzy). Konstrukcja — drewniana.

START Z HANGARU



Kontynuując doświadczenia nad skróceniem startu samolotów odrzutowych, Amerykanie przeprowadzili próbę startu myśliwca F-100 „Super Sabre" wprost z hangaru. Stało się to możliwe, oczywiście, dzięki zastosowaniu rakiety pomocniczej, tzw. przyśpieszacza, którą widać wyraźnie pod kadłubem. Po starcie — rakieta odpada.

IŁ-14 NA LINIACH ZRA



Wśród innych typów samolotów pasażerskich na liniach komunikacji powietrznej Zjednoczonej Republiki Arabskiej eksploatowane są również zakupione w ZSRR samoloty Il-14. Oto jeden z nich, w porcie lotniczym Kairu.

ZDJĘCIA: „Sowietskaja Awiacja", „The Illustrated London News", „Soaring", „Japan Aireview".

PRZEGLĄD LOTNICTWA SPORTOWEGO

Nr 10 **Październik 1959 r.**

JAK TO BYŁO NA WĘGRZECH

Inż. STANISŁAW WIELGUS

JAK Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" wiadomo, w roku bieżącym Aeroklub PRL kontynuował wymianę szybowcowych pilotów wyczynowych z aeroklubami innych krajów. I tak, między innymi, w Szybowcowych Mistrzostwach Polski startował z ramienia Aeroklubu Węgierskiej Republiki Ludowej pilot Lajos Legenyei, a w Szybowcowych Mistrzostwach Węgier piszący te słowa oraz na imienne zaproszenie inż. Edward Makula. W skład naszej ekipy wchodził również inż. Franciszek Niechwiejczyk, pełniący funkcję pomocnika.

Pomimo pewnych tarapatów związanych z wyjazdem cała nasza trójka skompletowała się w dniu 4.VII.59 r. na lotnisku w Dunakeszi pod Budapesztem. Po zakwaterowaniu i przydziale sprzętu (R-22-S-C „Super Futar") przystąpiliśmy do gorączkowego „uzupełniania" tablic przyrządów (który z zawodników tego nie zna), a następnie do lotów zapoznawczych.

Jak się dowiedzieliśmy, mistrzostwa miały być rozegrane w dwóch klasach: standard i otwartej. W klasie standard startowało 18 Węgrów i dwóch Polaków na szybowcach „Futar" względnie „Junius 18". W klasie otwartej startowało czterech Węgrów na szybowcach typu „Siraly", Czechosłowak Mestan (aktualny wicemistrz świata) na „Demancie" oraz zawodnik NRD Wissman na „Libelle".

Nazajutrz, tj. w niedzielę dn'a 5.VII 59 r., nastąpiło uroczyste otwarcie mistrzostw, a następnie start do pierwszej konkurencji, którą stanowił przelot docelowo-powrotny na trasie długości 220 km.

Postanawiamy z Edkiem trzymać się, o ile możności, razem i lecieć bardzo ostrożnie. Nie znamy przecież terenu, warunków meteo, zapewne nieco innych niż w Polsce, no i nie jesteśmy wlatani w sprzęt. Meldujemy się na taśmie późno, jako jedni z ostatnich, ale już po trzydziestu kilometrach doganiamy większą grupę szybowców. Lecimy teraz całym rojem, co wobec słabych i trudno wyszukiwalnych wznoszeń jest korzystne. Na 50 kilometrze przelotu wyskakuję do przodu i łapię silny (aż 2 m/sek) komin. Edek, który tego nie zauważył, pozostaje z grupą. Utraciliśmy kontakt i dalszy lot kontynuuję już sam. Wznoszenia słabe, 1 najwyżej 1,5 m/sek. Co chwila zachodzi konieczność omijania lub przeskoku rozległych „kitów", a czasu coraz mniej. Na dodatek podczas jedynej okazji wejścia w chmurę z 2,5 m/sek wznoszeniem staje mi nowiutki, świeżo zamontowany PAL-owski zakrętomierz.

Względnie dobre wznoszenia kończą się po zameldowaniu na punkcie zwrotnym. Jest już jasne, że lot przestał być walką o dobry czas. Należy dążyć tylko do powrotu na lotnisko wyjściowe.

Teraz kryzys następuje za kryzysem. Noszeń trzeba szukać zarówno w plamach słonecznych jak i pod rozłażącymi się chmurami. Żadnej obowiązującej na dany dzień zasady nie daje się przyjąć. Schodząc ponad czterdzieści kilometrów z trasy brnę powoli w kierunku lotniska. Na szczęście tylno-boczny wiatr nieco pomaga. Czterdzieści kilometrów przed metą spotykam w kominie krążącego wraz z drugim „Futarem" Edka. Wykonujemy razem 2—3 żebracze przeskoki i wreszcie decyduję się na trochę ryzykowny 25-kilometrowy dolot z wysokości 1 050 m („Super Futar" posiada prakt. Dmax około 26), licząc jeszcze na napotkane po drodze wznoszenia. Wznoszeń nie spotykam, ale dolot wychodzi. W chwilę później ląduje Edek. Roześmiany Franek Niechwiejczyk informuje nas, że przed nami przyleciał tylko „Demant" Mestana i „Futar" zawodnika węgierskiego Kisely'ego.

Tabela punktacji po dwóch konkurencjach, a przed nią ci co prowadzą... Wielgus i Makula.

W efekcie zająłem w tej konkurencji 2 miejsce — 17 punktów za zwycięzcą Kiselym i... 1 punkt przed Edkiem. Oprócz nas lotnisko osiągnęły jeszcze cztery „Futary". W klasie otwartej zwyciężył Mestan — jedyny zawodnik, który wykonał zadanie.

★

Następny ranek przywitał nas czystym niebem — znikły bezpowrotnie wczorajsze zamglenia. Ponieważ zdołano ściągnąć z terenu wszystkich zawodników, komisja sportowa zapowiada drugą konkurencję. Jest nią prędkościowy przelot docelowy na trasie długości 96 km.

Znowu umawiamy się z Edkiem na wspólny przelot, ale obawa przed „zakitowaniem" przekreśla nasze plany. Edek, startujący jako jeden z pierwszych, melduje się na taśmie wyjściowej po odejściu kilku grupek szybowców, ja w 5 minut później. Udaje mi się dopędzić Edka 15 kilometrów dalej pod dużą zamierającą chmurą, niestety jestem około 250 m niżej Edek kręcił wytrwale (jak się potem okazało w metrowym wznoszeniu), ja jedynie napotkałem na zero. Z wysokości 800 metrów bez większych widoków na przyszłość ryzykuję dalszy przeskok i w efekcie po paru minutach znajduję się już na wysokości ok. 200 metrów.

Denerwująca i gorączkowa żebranina trwa dobre 10 minut, pot leje się ze mnie strumieniami, ale wreszcie poszukiwania zostają uwieńczone 2 m/sek wznoszeniem.

Dobijam w nim do podstawy i... staje mi po raz drugi w tych zawodach zakrętomierz, mimo że po wczorajszej przygodzie Franek nie omieszkał go wymienić na nowego PAL'a. Klnąc swego pecha i niesolidnych producentów odchodzę na trasę.

Dalszy lot przebiega bez większych sensacji, zarówno w ujemnym jak i dodatnim znaczeniu. W tej konkurencji zwyciężył Edek przed Opitzem, który jako jedyny w tym dniu wykręcił 3 500 m w chmurze. Ja zająłem trzecie miejsce. W klasie otwartej zwyciężył znowu Mestan, nie po raz ostatni zresztą.

★

Po jednodniowej przerwie spowodowanej niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi startujemy do trzeciej konkurencji zawodów — przelotu docelowo-powrotnego na trasie długości 392 km. O, to już konkurencja poważna. Zdają sobie z tego również sprawę i organizatorzy, zapowiadając zamknięcie taśmy mety o zmroku.

Startuję o godz. 10.30 z numerem startowym 10. Mimo optycznie ładnego zachmurzenia wznoszenia są słabe, około 0,5 m/sek. Trzymamy się z Edkiem razem, mimo że przewidywany chmurowy przelot nie rokuje nadziei na lot zespołowy.

Po godzinie 11.00 wznoszenia nagle się poprawiają, chwilę później melduje się na taśmie Edek, za nim ja. Jeden, dwa przeskoki wspólne, wejście w chmurę — i jestem sam.

Zakrętomierz działa sprawnie, zapobiegliwy Franek wmontował mi małą „Askanię", stary ale za to pewny przyrząd. Jestem więc pełen dobrej myśli, co w wyniku prowadzi dwukrotnie do niepotrzebnego zejścia na wysokość 500 m. Nie jest to przyjemne, gdyż do lotniska daleko, a teren górzysty, nieprzydatny do lądowania. Postanawiam lecieć możliwie wysoko, co zresztą mi się udaje. Pcham się teraz chmurkami pomiędzy 1 500, a 2 500 m. Po godzinie lotu dopadam wreszcie dobrze rozwiniętego congestusa — pod podstawą łapię 4 metry, wyżej wariometr podchodzi pod 10 m/sek. Gdyby mi największy autorytet w tym momencie wmawiał, że jest to dzisiaj mój ostatni komin, nie dałbym wiary. Tak jednak niestety było.

Wychodząc z chmury na wysokości 4 300 m zobaczyłem w przodzie styczne do trasy, rozpadające się kowadło burzowe. Zmieniłem więc kurs o 10 stopni w lewo, aby przejść mimo nieprzyjemnego grzyba. Nic nie sygnalizowało kryzysu. Na północ jak okiem sięgnąć ciągnęły się piękne białe „kalafiory". Kontynuowałem więc dalej lot ślizgowy, na wszelki wypadek nie spieszę się zbytnio — z krążkiem ustawionym na 1 m/sek.

Niestety, po wejściu w chmury na wys. 2 700 m podejrzanie długo nie mogłem doczekać się podstawy. Nie pomogło przestawienie krążka na zero. Gdy wyskoczyłem z chmur na wysokości 1 500 m, ujrzałem się na skraju obszernej luki, którą od południa wzdłuż trasy ograniczała rozpadająca się burza, a od zachodu kit, z którego właśnie wyszedłem. Czekać nie było więc sensu. Musiałem zaryzykować przeskok do widniejących na północ od trasy pięknych cumulusów.

Trzęsąc się z emocji kontynuowałem tam lot ślizgowy, starając się prowadzić szybowiec możliwie na maksymalnym zasięgu. Niestety. Do pierwszych kłaczków doszedłem na wysokości około 300 m, z której mimo usilnych prób nie potrafiłem się już wykręcić.

Nie przypuszczałem nawet, że kilka kilometrów obok, ten sam los spotkał Edka i dwóch innych kolegów z klasy otwartej. Obronną rękę z tej sytuacji wyszedł jedynie Mestan, któremu zasięg „Demanta" zezwolił na łatwe pokonanie przeszkody. Jako jedyny wykonał on w tym dniu zadanie.

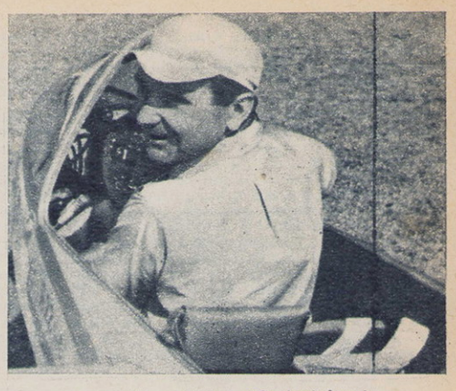
Jak się potem okazało, duża grupa szybowców przeszła bez wysiłku krytyczny rejon w godzinę po naszym lądowaniu. Najlepszy wynik osiągnął w klasie standard późniejszy zwycięzca Kisely, lądując o 26 km od mety. Ja z Edkiem i kol. Liptakiem zajęliśmy ex equo 9—11 miejsce, mając zaliczone 130 km przelotu.

★

Bez dnia przerwy następuje teraz konkurencja za konkurencją. I tak 9 lipca otrzymaliśmy zadanie przelotu docelowo-powrotnego na trasie 192 km.

Startuję o godzinie 10.12 i po dwukrotnym meldowaniu odchodzimy z Edkiem na trasę o godzinie 11.55. Po chwili kręcimy już w gromadzie pod jedną z chmurek. Słabe noszenie i obiecujący „pęczek" z boku trasy skłania mnie do odskoku. Niestety, Edek nie zauważa tego, mimo że chcąc zasygnalizować silne noszenie krążę „na żyletkę" w 4-metrowym wznoszeniu. Po chwili lecimy już dalej, lecz Edek wraz z resztą grupy są niżej o jakieś 700 m. Nie czekam na niego i kontynuuję dalszy lot samotnie. Szczęśliwie udaje mi się przegonić dwie czy trzy grupki szybowców, ale po 30 kilometrach koniec chmurek — dalej już czysta „blacha". Jestem sam wraz z wielką rozterką — czy czekać na towarzystwo czy ryzykować samodzielny lot. Wybieram to drugie, czego zresztą po chwili serdecznie żałuję.

DOKOŃCZENIE NA STR. II



Franuś w akcji, czyli inż. Niechwiejczyk przygotowuje „Super-Futara" do lotu.

Foto: St. Wielgus (2)

JESZCZE O KONKURSIE AKROBACJI O PUCHAR LOCKHEED'A

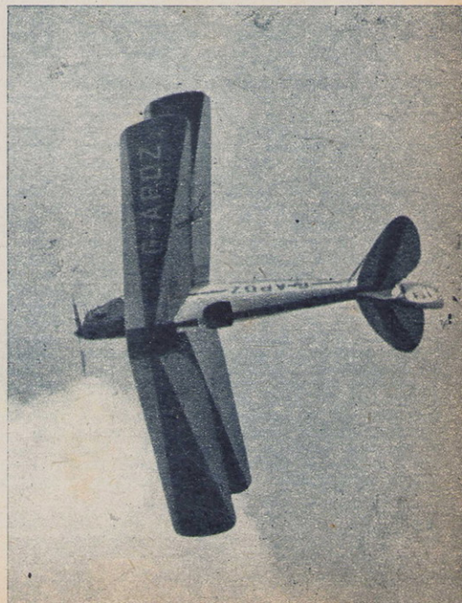
ADAM FLIS i WACŁAW KOZIELSKI

NASZ sport samolotowy w przeciwieństwie do szybowcowego nie miał dotychczas okazji bezpośredniego porównania swego poziomu wyszkolenia i osiągnięć wyczynowych z poziomem innych krajów, a w szczególności zachodnich. Udział załóg polskich w Locie FAI oraz nasza obecność jako obserwatorów na Międzynarodowych Zawodach Akrobacji o puchar Lockheed'a w Coventry są pod tym względem początkiem i chyba zapowiedzią szerszego udziału pilotów samolotowych w imprezach międzynarodowych.

Międzynarodowe Zawody Akrobacji Samolotowej, organizowane rokrocznie w Wielkiej Brytanii, są imprezą bardzo poważną, a technikę wykonywanej tam akrobacji można uważać za poziom europejski. Zawody rozgrywane są na lotnisku cywilnym Bagington, leżącym obok przemysłowego miasta Coventry. Duża liczba zgromadzonych tam samolotów sportowych różnych typów, jedno i dwusilnikowych, dała nam zajęcie od pierwszych chwil naszego pobytu w miejscu zawodów. Oglądaliśmy przede wszystkim te, które nas najbardziej interesowały, a mianowicie mające brać udział w konkursie akrobacji. Były to przeważnie dwupłaty, jak angielski DH „Tiger Moth", francuski Stampe SV-4C, niemiecki Bücker 131 („Jungman"), Bücker „Jungmeister" oraz jedyny przedstawiciel dolnopłatów, angielski „Chipmunk", konstrukcji powojennej Polaka, inż. Jakimiuka. Dla lepszego zobrazowania walorów tych konstrukcji zestawiamy ich osiągi i dane techniczne w zamieszczonej tabelce, wraz z używanymi u nas samolotami Zlin-26 i „Junak-3".

Gdybyśmy mieli wybrać dla siebie samolot do udziału w zawodach akrobacji, niewątpliwie spośród przedstawionych w tabelce typów wybralibyśmy Bücker „Jungmeistra". Tak też zrobił zwycięzca zawodów Lockheeda, Szwajcar p. F. Liardon, który właśnie na nim startował.

Samolot Bücker „Jungmeister" może poszczycić się wieloletnią tradycją zwycięstwa w akrobacji już od roku 1938, w którym zajął 1 i 2 miejsce w zawodach ogólnoniemieckich. W tym samym roku był też zwycięzcą w zawodach



Z prawej: Anglik Colin Labouchere na DH „Tiger Moth" w locie odwróconym

DOKOŃCZENIE NA STR. II

Posuwam się mozolnie do przodu, klnąc czołowo-boczny wiatr słabe turbulentne wznoszenia i nielitościwie smażące słońce. Po 35 kilometrach męczarni dogania mnie grupka szybowców prowadzona przez Edka. Oddycham z ulgą i po chwili pchamy się już razem do przodu. W pięknym stylu meldujemy się jako jedni z pierwszych na punkcie zwrotnym i grzejemy ile sił w drążku do domu. Wznoszenia wprawdzie nadal słabe, ale wiatr przestał przeszkadzać, a zaczął pomagać. Podwójne zwycięstwo byłoby w tym dniu pewne, gdyby nie mój lekkomyślny wyskok do przodu w końcowym odcinku trasy. Eskapada skończyła się na szczęście jedynie 10-minutową żebraniną na 200 metrach, ale byłem o krok od lądowania. W wyniku Edek zajął w tym dniu po raz drugi pierwsze miejsce, a ja czwarte. W klasie otwartej zwycięża Mestan na „Demancie".

★

Następny dzień to trójkąt 315 km. Godzinę oczekiwania w powietrzu na Edka skracam sobie, markując kilkakrotnie meldowanie. „Ułatwia" to pilnującym mnie szybowcom powzięcie decyzji odejścia na trasę. Ostatecznie meldujemy się z Edkiem o godz. 10.55 jako ostatni. Łapiemy doskonałe „połączenia" i po kilku przeskokach doganiamy dużą grupę szybowców.

Zachmurzenie na tym odcinku minimalne, ale ponieważ współpraca w wyszukiwaniu wznoszeń idzie doskonale, lot nie przedstawia większych trudności, tym bardziej, że warunki pozwalają na wykorzystywanie wznoszeń wyłącznie powyżej 2 m/sek.

Na pierwszy punkt zwrotny wpadamy jako jedni z pierwszych — chwila zamieszania i nieuwagi, a grupa z którą lecieliśmy dzieli się na dwie części. Jedna prowadzona przez Edka wypryskuje do przodu, ja z drugą pozostaję w w którymś ze słabszych kominów.

Ale za chwilę i mnie szczęście dopisuje. Udaje mi się oderwać od grupy i wraz z towarzyszącą mi twardo „Libellą" Gerarda Wissmanna wyskoczyć do przodu. Warunki na drugim odcinku poprawiają się wybitnie — niebo usłane pięknymi plackami — krążek ustawiony na 2,5 m/sek. Walka teraz idzie tylko o to, aby nie krążyć poniżej 3,5 m/sek. Pomaga mi w tym dzielnie Gerard. Niestety, Edka dognać już nie możemy, mimo że stale widzę go przed sobą. Gubię „Libellę" tuż przed drugim punktem zwrotnym, tak że trzeci bok przelotuję samotnie. Mimo wyraźnie gorszych warunków nie sprawia to trudności. Jeszcze krótki a szybki dolot, meldowanie na wysokości 3 metrów i... roześmiany Edek, który siedzi już od ładnych paru minut, informuje mnie, że mamy jak dotąd najlepsze czasy. Szczęście dopisało — nikt lepszych w naszej klasie nie wykręcił. Edek zajął więc 1 miejsce, a ja drugie. Dobra jest — zbliżamy się w punktacji coraz bardziej do lidera Kiselego. W klasie otwartej pierwszy znów Mestan.

★

Dotkliwe upały wzbudziły w nas pragnienie przerwy w lotach. Komisja jednak, wykorzystując sprzyjające warunki meteorologiczne, nie dawała nam odpoczynku wyznaczając jako następną konkurencję kombinowany przelot otwarty. Kombinowany, bo pierwszy jego etap to przelot po wyznaczonej trasie do punktu zwrotnego (183 km), a stamtąd dopiero gdzie wiatry poniosą. Takie rozwiązanie podyktowane było pomieszczeniem planowo długiego przelotu na terenie małego obszaru Węgier. Przelot ten to pasmo sukcesów Edka i moich niepowodzeń — ale po kolei.

Po zameldowaniu odchodzimy z Edkiem na trasę. Za nami cała gromada szybowców. Lecimy ostrożnie, bez pośpiechu — wznoszenia jeszcze niepewne i turbulentne. Niemniej Edek powoli ale stale zyskuje przewagę wysokości. Wreszcie grupa dzieli się — Edek wraz z Mestanem i dwoma Węgrami wychodzą do przodu, ja z Kiselym i Legenyei'em tworzę grupę drugą, reszta pozostała w tyle. Przez następne 60 km staram się bezskutecznie uciec Kisely'emu. W końcu „chytrze" omijając podmokłe obszary pól ryżowych spadam do 400 m. Tymczasem pozostała dwójka spokojnie wykręca się nad środkiem „atermicznego" terenu w silnym wznoszeniu. Obserwuję to, męcząc się w poszarpanym półmeterku. Po chwili szybowce giną mi z oczu. Na tej eskapadzie straciłem ponad 20 minut cennego czasu. Dolot do punktu zwrotnego odbyłby się bez kłopotów, gdyby...

Właściwie to nie wiem jak to się stało. Źle złożenie mapy (punkt zwrotny w samym narożniku) i zbytnia pewność siebie w całkowicie obcym terenie sprawiły, że w momencie meldowania zorientowałem się, iż domniemany znak jest suszącą się bielizną, a ja nie znam swego dokładnego położenia. Gorączkowe przewijanie (i darcie) płachty mapy w ciasnej kabinie szybowca, porównywanie terenu, przy równoczesnym wykręcaniu się w kominie i lot w kierunku o 30 (!) km oddalonego punktu. Ile to kosztuje czasu (i zdrowia), wie tylko ten kto przeżył podobną przygodę. Ponieważ opóźnione meldowanie przekreśliło jakiś poważniejszy wynik, zdecydowałem się na powrót po tej samej trasie. Uniemożliwiało to przekroczenie odległości 500 km (granica), ale mogłem zato kontynuować lot z wiatrem w plecy.

Początkowo wznoszenia były niezłe. Pod mgiełkami cumulusów znajdowałem każdorazowo ponad 2,5 m/sek. Rozległe obszary słabszych wznoszeń przelatywałem lotem prostym. Niestety, zbliżający się wieczór zaczął gasić termikę.

Walczyłem do końca, siadając z prostej na przedmieściach Budapesztu. Półko, które do tego celu wybrałem, było gorsze niż źle. Długo nie zapomnę topoli, pomiędzy którymi podchodziłem do lądowania i zmykającego z traktora kierowcy. Jak się potem okazało, osiągając w tej konkurencji względnie słaby wynik przekreśliłem ostatnią szansę wyprzedzenia w punktacji Kisely'ego.

W konkurencji tej zwyciężył Edek przelatując 440 km, ja zająłem dop'ero 9 miejsce przelatując 356,5 km. W konkurencji otwartej zwyciężył Mestan lądując nad brzegiem Balatonu na 418 kilometrze.

Konkurencja ta okazała się również pechową dla komisji sportowej mistrzostw. Przepowiadane przez meteorologów pogorszenie pogody nie nastąpiło. Wręcz odwrotnie — dnia następnego obserwowaliśmy z ziemi cudowne 500-kowe warunki. Ale cóż, rozproszenie zawodników w terenie nie pozwoliło na zorganizowanie konkurencji.

★

Po okresie niepogody i niekończących się rozważań taktycznych doczekaliśmy się wreszcie w dniu 11.VII konkurencji. Jako zadanie wyznaczono przelot docelowy po trasie łamanej, długości 325 km. Taki wybór trasy podyktowany był z jednej strony koniecznością ucieczki przed poprzedzającą okluzję ławicą stratusa, a z drugiej pomieszczenia się w granicach Węgierskiej Republiki Ludowej.

Sytuacja meteorologiczna nie była korzystna. Znajdowaliśmy się w starych masach powietrza z zalegającą na 2 600 m inwersją. Meteorolodzy przepowiadali wprawdzie wznoszenia dochodzące do 4 m/sek, ale patrząc w niebo mieli wraz z nami smętne miny. Ławica stratusa, o której wspominam wyżej, była już widoczna na północno-zachodniej części nieba.

Około godziny 9.30 pojawiają się pierwsze strzępy cumulusów — startujemy. O godz. 10.10 jestem już w powietrzu. Śpieszyć się nie można — wznoszenia jeszcze nie „dojrzały". Czekam więc zgodnie z umową na Edka. Nie mogę go jednak wypatrzyć w gromadzie krążących i meldujących się szybowców. O godzinie 10.50 decyduję się na meldowanie i odchodzę na trasę.

Edek tymczasem nie mógł zgłosić się na umówioną schadzkę, gdyż miał poważne kłopoty z pilnującym go pieczołowicie Kisely'm. Nie pomogła „akrobacja" i markowane odejścia — jedyny efekt to osobliwe a wesołe widowisko dla obserwujących je z ziemi kolegów. Dopiero na trasie wejście w chmurę uwolniło Edka od eskorty.

Mnie szczęście dopisało. Od razu po zameldowaniu podskoczyłem pod rozwijający się strzępek cumulusa zaznaczony kilkoma krążącymi szybowcami i po kilku minutach wpadam jako pierwszy w watę chmury. Jeszcze kilkaset metrów wysokości, przeskok — i tak względnie szybko posuwam się do przodu.

Po kilku przeskokach i wykorzystaniu 10 km łańcucha Cu nie widzę już przed sobą innych szybowców. Niestety, kończy się również obszar obfitszego zachmurzenia, dalej już trzeba lecieć ostrożniej. Krążąc 10 min później w 2-metrowym wznoszeniu dostrzegam pod sobą „Futara". Znaki rejestracyjne nie pozostawiają cienia nadziei — to Kisely. Jak się okazało, to co zgubił Edek odnalazłem ja.

Towarzystwo jego dopinguje mnie do ostrych przeskoków i wybredniejszego wyboru wznoszeń. Jedyny efekt, to dopędzenie po kilkunastu kilometrach Edka — przycholowałem mu więc „zgubę" na ogon.

Chcąc nie chcąc lecimy dalej trójką. Ale nie długo. Chytry Edek wykorzystując naszą chwilową przewagę wysokości inicjuje odskok o 90° z trasy. Zajęty krążeniem Kisely nie zauważył wybiegu, tak że następny etap przelotu wykonujemy bez eskorty. Sielanki lotu nie mąci nawet dołączenie Opitza. Dobry to pilot, ale nie groźny w aktualnej sytuacji punktowej.

W pewnym momencie na 110 kilometrze przelotu trójka nasza rozpada się. Edek robi przeskok, który ja uważam za zbyt ryzykowny. Opitz gdzieś odstaje, dość, że dalsze 60 km do punktu zwrotnego lecimy oddzielnie. Jest to poważny błąd taktyczny, gdyż warunki zaczynają być tragiczne. Niebo bez jednego kłaczka, wznoszenia słabe i co najgorsze szalenie turbulentne — nie dające się wycentrować. Jedyne „pocieszenie" stanowi doganiająca mnie ławica cirrostratusa, która na pewno nie ułatwia lotu pozostałym z tyłu konkurentów.

Po ciężkiej przeprawie osiągam punkt zwrotny na wysokości 300 metrów. Tuż przed wyłożonym krzyżem i towarzyszącym mu już „Demantem" łapię słabe półmetrowe wznoszenie, które naturalnie możliwie precyzyjnie wykorzystuję. Sytuacja nadal ciężka — wiatr znosi od punktu, a mała wysokość nie zezwala na swobodne zameldowanie i powrót do wznoszenia. Na szczęście w tym momencie dochodzi do mnie Mandl na „Siraly". Po jednym próbnym okrążeniu przytomnie odskakuje do meldowania i wraca znacząc wznoszenie. Teraz na mnie kolej — jest godzina 15.05.

W 10 minut później „już" z 500-metrowej wysokości obserwuję lądującego Opitza.

Dalszy etap lotu to pasmo nieprawdopodobnej żebraniny termicznej. Nie mając nic do stracenia pchamy się z sympatycznym Mandi do przodu. Na 220-kilometrze przelotu osiągnęliśmy obszar lepszych wznoszeń. Pojawiają się chmurki, wznoszenia dochodzą do 2 m/sek. Radość nasza trwa niestety krótko — zbliża się wieczór. Wykonujemy teraz jakieś desperackie przeskoki, wykorzystujemy centymentrowe wznoszenia pod rozlewającymi się ławicami wieczornych cumulusów.

Słońce zachodziło gdy skonstatowałem, że do celu pozostało jeszcze 35 kilometrów i że nie mam szans na powiększenie swej 1 100-metrowej wysokości. Na dolot decydujemy się z Mandi równocześnie. Mimo napotykanych po drodze zerek, przelot swój kończę 2,5 km przed lotniskiem, na polu skoszonej pszenicy. Mandi dociągnął do lotniska wykonując zadanie dnia jako jedyny zawodnik.

O losie Edka dowiedziałem się dopiero następnego dnia. Lądował na lotnisku punktu zwrotnego w momencie, gdy odchodziłem na drugi etap trasy z wysokości 800 m.

Była to ostatnia konkurencja mistrzostw. Niesprzyjająca już do końca pogoda nie zezwoliła na zorganizowanie tak wyczekiwanej ósmej konkurencji. Oficjalne zakończenie mistrzostw odbyło się w sobotę 18 lipca.

★

Z Węgier wywieźliśmy miłe wspomnienia, dotyczące zarówno pobytu wśród naszych węgierskich przyjaciół jak i obrazu tego pięknego kraju. W dniach wolnych od lotów dzięki uprzejmości władz Aeroklubu WRL zwiedziliśmy dokładnie Budapeszt, spędziliśmy uroczy dzień nad Balatonem, no i obejrzeliśmy kraj na trasach ponad 2 100 km przelotów.

Grupka nasza cieszyła się ogólną sympatią, z czego byliśmy szczerze dumni. W każdej sytuacji, czy to na przygodnym lądowisku, czy u fryzjera w Budapeszcie, słowo Lengyel — Polak wywoływało deklarację przyjaźni dla nas i naszego kraju.

W środowisku szybowcowym Edek cieszył się wielkim poważaniem i mimo zajęcia III miejsca w ostatecznej punktacji uważany był za najlepszego pilota mistrzostw.

Z wrażeń mniej przyjemnych wspominam jedynie komary, które dręczyły nas w pierwszym tygodniu pobytu na Węgrzech (potem plaga ta tajemniczo zniknęła) i formę zakończenia mistrzostw. Ale to drobiazgi.

Jeśli chodzi o moje doświadczenia zawodnicze, to dotyczą one specjalnie spostrzeżeń meteorologicznych. Wartości napotykanych wznoszeń nie różnią się od naszych. Natomiast jednolity charakter pogody utrzymuje się tam na o wiele mniejszych obszarach niż w Polsce. Nawet na krótkich przelotach trzeba było się liczyć z nagłą zmianą warunków termicznych, a co za tym idzie latać ostrożniej niż w Polsce. Procent występowania termik bezchmurnych jest tam również większy niż u nas — potwierdzają to zresztą zarówno meteorolodzy jak piloci.

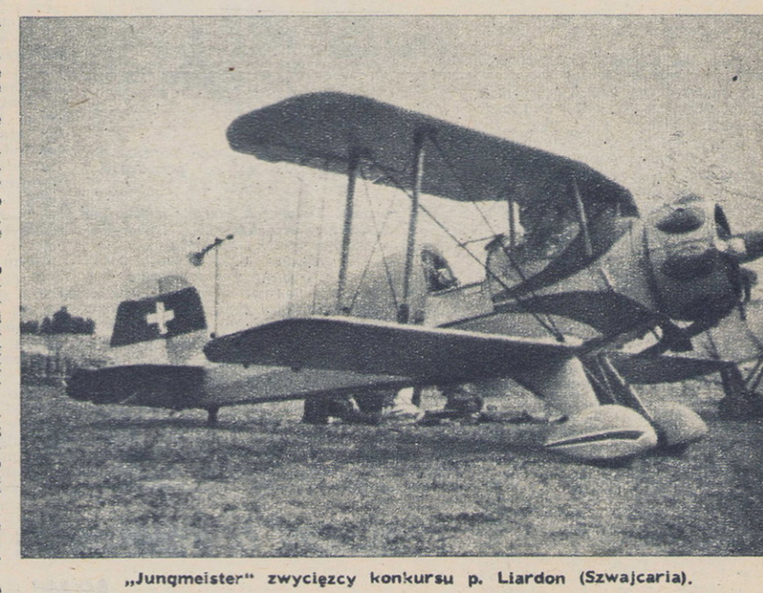
W sumie należy uznać imprezę za udaną i jestem zdania, że kontynuowanie tego typu wymiany zawodników w latach przyszłych należy uznać za bardzo celowe.

Na zakończenie, korzystając z łam „Skrzydlatej Polski", chciałem w imieniu swoim i kol. Makuli podziękować inż. Niechwiejczykowi za naprawdę skuteczną pomoc jaką okazywał nam w czasie trwania mistrzostw. Przypuszczam, że jego wszechstronne umiejętności i doświadczenie wykorzystywane jeszcze będą na niejednej krajowej i zagranicznej imprezie.

Inż. STANISŁAW WIELGUS

JESZCZE O KONKURSIE AKROBACJI

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1



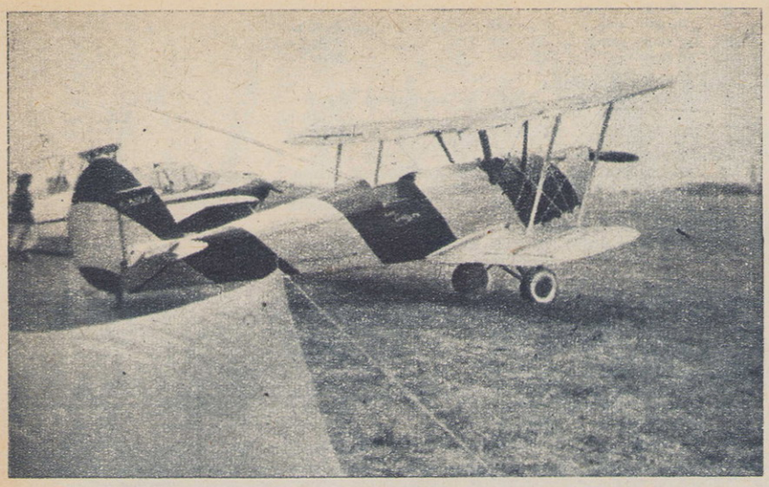
„Jungmeister" zwycięzcy konkursu p. Liardon (Szwajcaria).

akrobacji w Cleveland USA, zdobył nagrodę Gubernatora Mozambiku i zajął I miejsce w zawodach akrobacji w Rumunii, a w 1940 r. odniósł zwycięstwo w międzynarodowych zawodach akrobacji w Hawanie na Kubie.

Odprawa zawodników poprzedzająca rozpoczęcie eliminacji była krótka i rzeczowa. Ograniczyła się do podania kolejności startu, czasów wyjścia na pozycje od momentu startu i przypomnienia, że wysokość minimalna lotu — 100 m nie może być przekroczona.

Z chwilą rozpoczęcia eliminacji postanowiliśmy na „własne oko" oceniać wiązanki poszczególnych pilotów według systemu stosowanego w naszych mistrzostwach. Jury angielskiego konkursu stosowało system nowy, mając do dyspozycji 100 punktów, podzielonych na cztery grupy: 25 punktów za wyjście na pozycję i zachowanie czasu, 25 punktów za dokładność, 25 punktów za oryginalność i zachowanie strefy, 25 punktów za artyzm. Mieliśmy pełną satysfakcję, gdy Jury ogłosiło wyniki eliminacji i wszystkich siedmiu zawodników wytypowanych przez nas weszło do finału: Zawodnikami tymi byli: Anglik C. Labouchere, Francuzi — L. Biancotto, M. Charollais, J. D'Orgeix i G. Verette, Niemiec — G. H. Pavolka oraz Szwajcar — F. Liardon.

Zarówno w eliminacjach jak i w finale zawodnicy latali na tych samych samolotach. Charollais, D'Orgeix i Verette na Stampe SV-4C, Biancotto i Labouchere na DH „Tiger Moth", Pavolka na Bücker 131, a Liardon na Bücker „Jungmeister". Jednopłat DHC „Chipmunk", na którym startował p. Radley, wyraźnie ustępował właściwościami pilotażowymi i nie odegrał poważniejszej roli. Wiązanka jego była mało efektowna i do finału nie zakwalifikował się. Faworytem zawodów był p. Biancotto (Francuz), który był trzykrotnym zwycięzcą w kolejnych zawodach o nagrodę Lockheeda. Finał zawodów wykazał jednak, że tym razem p. Biancotto niewiele miał do powiedzenia wobec kunsztu i techniki akrobacji p. Liardona. Tym bardziej, że w trakcie swego pokazu Biancotto w pewnym momencie wyprowadził z półpętli tak nisko, iż zaledwie parę centymetrów brakowało mu do zawadzenia kołami o powierzchnię lotniska. Nie wywarło to oczywiście korzystnego wrażenia na zespole sędziowskim i w rezultacie został sklasyfikowany na 4 miejscu.



Jeden z biorących udział w konkursie DH „Tiger-Moth'ów".
Zdjęcie Autorów

Finał zawodów akrobacji, rozgrywany po jednodniowej przerwie, był trochę inny od eliminacji. Przede wszystkim wysokość wykonywania wiązanki nie była określona. Zawodnicy wykonywali ją w granicach od 10 do maksimum 200 m wysokości. Czas wykonania wiązanki poszczególnych zawodników ograniczono do 5 minut.

Trzeba przyznać, że przebieg finałów konkursu zrobił na nas dość silne wrażenie. Zawodnicy rozpoczynali swoją akrobację bezpośrednio ze startu, zawrotem względnie szybką beczką, z przejściem do pętli, lub zwrotu bojowego. Po pierwszej wiązance mieliśmy jasny obraz przede wszystkim walorów sprzętu — jego nadmiaru mocy, lekkości i wytrzymałości konstrukcji.

W wykonywanych wiązankach piloci nie przesadzali w żadnym ze sposobów akrobacji, tj. z umiarem stosowali figury sterowane szybkie i odwrócone. Z nowych elementów, a może nie tyle nowych co trudnych do wykonania na naszych samolotach, zwracały uwagę kwadratowe pętle i beczki sterowane, akcentowane 4 lub 8-krotnie. Niespotykaną zupełnie u nas figurą, którą wykonywała większość pilotów, była tzw. kokardka (nazwa nasza). W górnym położeniu pół pętli pilot robił pół szybkiej beczki, następnie odwracał się o 180° wokół osi pionowej z przejściem na plecy, wychodząc lotem nurkowym w stronę przeciwną do wykonywanej pół pętli lub zmieniając kierunek o 90°.

Ogólnie cała akrobacja oznaczała się następującymi cechami: równomierne tempo całej wiązanki, dokładność wykonania poszczególnych figur, stałe miejsce wykonania i ścisłe przestrzeganie czasu jej trwania (początek i koniec na rakietę dawaną z ziemi). Przy tym dla zwiększenia efektu końcowo przeważnie akrobację lotem na plecach, na wysokości 5—10 m nad lotniskiem, jednak nie miało to wpływu na właściwą ocenę wiązanki przez sędziów.

Porównując poziom akrobacji naszych pilotów i widzianej w Anglii, dochodzimy do następujących wniosków:

1. Nie wykonujemy tylko takich figur, których na naszym sprzęcie niestety nie można wykonać, czyli pętli kwadratowej i „kokardki". Słabiej nam się też udają beczki akcentowane. Wszystkie inne wykonujemy nie gorzej, a nawet nasze wiązanki przeciętnie więcej zawierają elementów akrobacji odwróconej.
2. Gdybyśmy spośród uczestników naszych mistrzostw samolotowych w akrobacji wybrali 7 najlepszych, to mogliby oni po odpowiednim treningu dla opanowania braków podanych wyżej rywalizować z uczestnikami zawodów Lockheed'a.
3. Aby jednak taka rywalizacja mogła zostać uwieńczona powodzeniem, nie do pomyślenia jest start na samolotach, którymi w tej chwili dysponujemy. My martwimy się co zrobić, aby nie stracić wysokości, a w czasie konkursu w Anglii odnosiliśmy wrażenie, że w niektórych przypadkach piloci mieli kłopoty z jej nadmiarem. Nieco płynniej wykonana pętla lub jakaś pionowa figura pozwalała zawsze na zwiększenie wysokości przy jej niedoborze.
4. Silnik, poza nadmiarem mocy, powinien przede wszystkim pracować równomiernie w każdej pozycji. Usterki pod tym względem odczuwał właśnie pilot jednopłata „Chipmuk" oraz kilku innych pilotów biorących udział w eliminacjach.

Obserwowaliśmy również w Anglii pokazy, jakie odbyły się na zakończenie zawodów akrobacji. W części sportowej brali udział piloci aeroklubu Coventry na szybowcach i samolotach. Z pełnym przekonaniem możemy stwierdzić, że nasz przeciętny aeroklub robi to na nieco wyższym poziomie.

Powracając do sprawy wykonania akrobacji w finale, szczególnie jeżeli chodzi o wysokość, to uważamy, że przy posiadaniu odpowiedniego samolotu można by dopuścić i u nas do tej „parterowej akrobacji" pilotów legitymujących się bezbłędną techniką pilotażu pod okiem doświadczonych instruktorów.

Zainteresowanym Czytelnikom przytaczamy poniżej trzy przykłady wiązanek, demonstrowanych w czasie konkursu w Anglii:

1. Start — beczka szybka (20 m), nabieranie wysokości z zakrętem o 180° do około 200 m, pętla, przewrót, pętla (od 20 m), beczka szybka, beczka sterowana (szybka) 5 razy, zakończona beczką szybką, zawrót, pętla ze zmianą kierunku w górnym położeniu o 90°, zawrót i przewrót z obrotem o 90°, pętli normalnej pół odwróconej, beczka ośmiokrotnie akcentowana zakończona beczką szybką, z tego pół pętli w górę, beczka sterowana z położenia plecowego, zakręt na plecach ze zniżeniem (H = 25 m), zawrót odwrócony, lot na plecach ze wznoszeniem do 200 m zakończony szybką beczką rozpoczętą na plecach i wyprowadzoną w odwrotnym kierunku (kokardka).
2. Start — (górką), odwrócenie na plecy, przelot na plecach H = 80 m, pętla odwrócona, zawrót odwrócony, półbeczki, pętla, zawrót z wyprowadzeniem pod horyzont, powtórny zawrót z wyprowadzeniem pod horyzont, przewrót, pół pętli, nabieranie szybkości H = 10 m, przewrót odwrócony, zawrót odwrócony, pętla, beczka z plecowego położenia, zakręt na plecach (H = 30 m), przelot na plecach, odwrócenie, nabieranie wysokości, kokardka, wywrót z wyprowadzeniem na niebezpiecznie małej wysokości, pół beczki na wznoszeniu, przelot na plecach (H = 10 m) z wyciągniętą lewą ręką, odwrócenie, lądowanie.
3. Start górką — przewrót, pół pętli, kokardka w górnym położeniu, ósemka leżąca, beczka sterowana, zwrot bojowy, beczka sterowana, zawrót, beczka ośmiokrotnie akcentowana, pół pętli normalnej, pół odwróconej, pół normalnej, pół odwróconej, lot plecowy (H = 10 m) z machaniem skrzydłami, z wyciągniętą ręką.

ADAM FLIS i WACŁAW KOZIELSKI

Głos pilota

W sprawie akrobacji i sportu samolotowego w ogóle

Z prawdziwym zainteresowaniem przeczytałem informację Wacława Stańskiego pt. „Akrobacja o puchar Lockheed'a", umieszczoną w Przeglądzie Lotnictwa Sportowego Nr 9.

Chcę poruszyć dwie sprawy — jedną ściślej związaną z tą informacją, drugą luźniej.

Pierwsza z nich to ta, że wydaje mi się, iż tak istotne w naszych warunkach wydarzenie z dziedziny zaniedbanego u nas sportu samolotowego, jak obecność naszych obserwatorów na czołowych europejskich zawodach samolotowych, powinno znaleźć pełniejsze omówienie na łamach naszej prasy lotniczej. Mam też nadzieję, że Redakcja udzieli swych łamów wypowiedziom innych uczestników wyjazdu do Anglii. Myślę że np. artykuł, w którym mjr. Kozielski — jeden z najlepszych na pewno pilotów akrobacyjnych — omówiłby zawody od strony zaprezentowanej na nich techniki pilotażu, byłby bardzo interesujący dla czytelników „Skrzydlatej". Chcielibyśmy wiedzieć, jakie wiązanki figur akrobacyjnych pokazywali zawodnicy, jakie z nich były narzucone regulaminem konkursu, a jakie były dziełem inicjatywy zawodników. Chcielibyśmy się dowiedzieć, jak wyglądają i jak się wykonuje figury pilotażu, z którymi nasi obserwatorzy zetknęli się po raz pierwszy — „pętla kwadratowa" i „avalanche". Może dowiedzielibyśmy się też czegoś o samolotach, na których walczyli zawodnicy — jak wyglądają, jakie są ich dane techniczne i lotne? „Jungmeister" pana Liardon to pewno znana jeszcze sprzed wojny konstrukcja, ale czy „Tiger Moth" nie uległ zmianie od czasów przedwojennych czy też tylko nazwa pozostała stara? A jakie są nowe akrobacyjne samoloty francuskie i niemieckie — „Stampe", „Chipmunk", „Dornier-Altenrhein"?

Jesteśmy tak słabo zorientowani w istniejących za granicą formach zawodów samolotowych, że byłoby na pewno interesujące dla nas przeczytać coś o owych trzech rajdach szybkościowych i o finałowym rajdzie o puchar królewski, które odbywały się równocześnie z konkursem akrobacji i które, wg słów ob. Stańskiego, „porywały obserwatorów coraz bardziej". Na czym te zawody polegały? Jakie brały w nich udział ciekawsze maszyny?

Druga zaś sprawa, którą chciałbym poruszyć, jest nieco szerszej natury.

Otóż wydaje mi się, że byłby już czas zacząć zastanawiać się nad formami rozwoju — a w pewnym sensie odrodzenia — prawdziwego sportu samolotowego w Polsce. Ponieważ zaś nie można wyobrazić sobie rozwoju sportu bez nawiązania sportowych kontaktów z zagranicą, należałoby chyba pomyśleć nad formami takich kontaktów. Sądzę, że jedną z istotnych form mogłoby być organizowanie przez nasz kraj międzynarodowych zawodów lotniczych, na przykład właśnie konkursu akrobacji samolotowej. Zawody takie stałyby się silnym bodźcem rozwoju sportu samolotowego w Polsce, a jednocześnie przyczyniałyby się do nawiązywania coraz silniejszych kontaktów sportowych z lotnikami krajów sąsiednich i krajów zachodnich.

Zadanie ambitne i bardzo trudne? Na pewno, ale czy nie moglibyśmy z początku pokusić się — w razie konieczności zaczynając nawet od czegoś jeszcze skromniejszego, na własny tylko przeznaczonego użytek — o organizowanie (co dwa lata? co rok?) konkursów akrobacji samolotowej dla sportowych pilotów krajów obozu socjalizmu? Oczywiście wcale nie po to, aby izolować się od sportu lotniczego krajów Zachodu, lecz przeciwnie, po to, aby móc kiedyś wyjść jako równorzędni partnerzy na spotkanie z zawodnikami Francji, Anglii czy Szwajcarii. Dlaczegóż nawiązywanie kontaktów z lotnictwem sportowym Europy Zachodniej przyjmować miałoby wyłącznie formę naszych (oby jak najczęstszych!) wyjazdów na ich imprezy, a nie mogłoby przybrać formy przyjazdów zawodników zagranicznych na organizowane u nas zawody? Sprawa w istocie polega tylko na tym, czy potrafimy organizować coś, co byłoby nęcące dla zawodników zagranicznych. A przecież jest jasne, że jeżeli zechcemy i postaramy się, to potrafimy: niejedne już zawody rozegrane w naszym kraju wykazały, że nie brak nam umiejętności i możliwości organizowania imprez sportowych, ludzi chętnych do pracy na pewno nie zabraknie, pomysły też się znajdą. I nawet jeżeli będziemy musieli zacząć od czegoś znacznie skromniejszego, niż byśmy chcieli, to z pewnością mamy szanse dojścia w niedługim czasie do wyników, z którymi będziemy mogli wypłynąć na szersze wody. Aby posłużyć się analogią: nasz Rajd Tatrzański był kiedyś skromną i niedocenianą imprezą, a dziś jest prawdziwą ozdobą międzynarodowego kalendarza zawodów motocyklowych. A ponieważ to, co przyciągałoby uwagę zagranicznych pilotów sportowych, miałoby tym większą wartość dla rozwoju naszego lotnictwa sportowego, więc może warto spróbować?

Na pewno najsilniejszym argumentem przeciwników takiej lub podobnej imprezy byłby brak odpowiednich samolotów w naszych aeroklubach. Istotnie, sytuacja na tym odcinku jest niedobra. Ale, po pierwsze, między innymi właśnie dlatego, że trzeba ją uwzględniać, zacząć można by od organizowania zawodów w ramach naszego obozu, gdzie odpadną, albo przynajmniej zostaną w znacznym stopniu zredukowane, dysproporcje w rozporządzanym sprzęcie. Po drugie zaś — coraz bardziej prężne życie sportowe wywierałoby dobroczynny wpływ na tempo zaopatrywania aeroklubów w coraz lepszy sprzęt — krajowy (przecież coś się już u nas konstruuje nowego, a zbudować droższe niż średniego), lub zadowanie dobrego samolotu nie musi graniczny (przecież to u naszych sąsiadów budowane są Zliny „Akrobaty").

W sumie — sądzę, że taki lub podobny projekt powinienby być poważnie rozważony przez nasze władze lotnictwa sportowego. Ciekaw jestem opinii Redakcji w tym względzie. Może też Redakcja — drukując mój list — umożliwi wysłuchanie opinii innych czytelników?

Mgr. PIOTR KWIATKOWSKI
Pilot Aeroklubu Warszawskiego

OD REDAKCJI. Dziękujemy za list. Czekamy na dalsze wypowiedzi na ten temat od pilotów i działaczy lotnictwa sportowego. Podyskutujmy.

Typ	Kraj i rok produkcji	Ilość miejsc	Ciężar własny	Ciężar w locie	V min	V max	Silnik	Moc KM	Ilość cylind.	Układ	Q/s kG/m²	kG/KM	Uwagi
DH „Tiger Moth"	Anglia 1932	2	485	655	74,5	175	Gipsy — Major IC	140	4	rzęd.	49	6,2	dwupłat
Stampe SV-4C	Francja (Belgia) prototyp 1932	2	502	780	ok 70	205	Renault	140	4	„	43,4	5,75	„
Bucker 131 „Jungman"	Niemcy	2	390	680	ok 82	183	Hirth Hm 504A-2	105	4	„	50,4	6,48	„
DHC „Chipmunk"	Anglia	2	525	875	—	225	Gipsy Major	140	4	„	54,7	6,25	dolnopłat
Bucker „Jungmeister"	Niemcy 1938	1	425	615	ok 90	220	Siemens	160	7	gwiazd	51,25	3,84	dwupłat
Zlin 26	C.S.R.	2	505	750	95	210	Walter Minor 4-II-III	105	4	rzęd.	51,4	7,14	dolnopłat
„Junak-3"	Polska	2			95	205	M-11-FR-I	160	5	gwiazd	62,0	6,75	dolnopłat

x dane przybliżone

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA D-2 (SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE)

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Tadeusz Dąbek (Aeroklub Białostocki), z pasażerem Leszkiem Cyglerem, na szybowcu „Bocian" SP-1923, na trasie Nowe — Warszawa — Nowe, dnia 12 maja 1959 r. (godz. ląd. 17.48) — **447,74 km**

Zbigniew Kirakowski (Aeroklub Gliwicki), z pasażerem Andrzejem Wiśniewskim, na szybowcu „Bocian" SP-1921, na trasie Leszno — Lisie Kąty — Leszno, dnia 12 maja 1959 r. (godz. ląd. 17.54) — **488,4 km**

REKORD KOBIECY

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Lucyna Bajewska (Aeroklub Warszawski), z pasażerką Janiną Tomala, na szybowcu „Bocian" SP-1928, na trasie Warszawa — Dęblin — Glinnik — Warszawa, dnia 9 maja 1959 r. — **61,717 km/h**

Diamenty za przelot otwarty 500 km

4 (56) **René Kamoś** — na szybowcu „Bocian", na trasie Słupsk — Radawiec, dnia 27.5.59 — 511 km

5 (57) **Konstanty Licewicz** — na szybowcu „Mucha", na trasie Słupsk — Radawiec, dnia 27.5.59 — 511 km

6 (58) **Borys Wilhelmi** — na szybowcu „Mucha", na trasie Słupsk — Radawiec, dnia 27.5.59 — 511 km

7 (59) **Jerzy Adamek** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Leszno — Mirosławice — Ostrów — Szczecin, dn. 5.6.59 — 502 km

Diamenty za przelot docelowy 300 km

29 (268) **Zbigniew Winnicki** — na szybowcu „Mucha", na trasie Rzochów — Michałków, dnia 7.6.59 — 303 km

30 (269) **Janusz Ruge** — na szybowcu „Bocian", na trasie Żar — Zamość, dnia 26.5.59 — 303 km

31 (270) **Tadeusz Kleszczewski** — na szybowcu „Jaskółka" na trasie Dąbie — Lubień, dnia 27.5.59 — 323 km

32 (271) **Mieczysław Łuszcz** — na szybowcu „Żuraw", na trasie Oleśnica — Dąbie, dnia 7.6.59 — 310 km

33 (272) **Ryszard Joński** — na szybowcu „Żuraw", na trasie Dęblin — Oleśnica, dnia 22.6.59 — 313 km

34 (273) **Henryk Rup** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Warszawa — Wrocław, dnia 23.6.59 — 308 km

35 (274) **Krzysztof Trzpil** — na szybowcu „Mucha", na trasie Warszawa — Wrocław, dnia 23.6.59 — 308 km

36 (275) **Andrzej Zasadziński** — na szybowcu „Mucha", na trasie Warszawa — Wrocław, dnia 23.6.59 — 308 km

37 (276) **Eugeniusz Stawski** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Żar — Zamość, dnia 26.6.59 — 303 km

Złote Odznaki Szybowcowe

18 (232) **Tadeusz Zalisz**
przewyższenie: Białystok, dnia 6.6 na szybowcu „Mucha" — 3500 m
przelot: Lisie Kąty — Radawiec, dn. 21.4.59 na szybowcu „Mucha" — 355 km

19 (233) **Przemysław Golba**
przewyższenie: Dąbie, dnia 7.6.59 na szybowcu „Mucha" — 3050 m
przelot: Dąbie — Elbląg, dn. 13.8.57 na szybowcu „Bocian" — 328 km

20 (234) **Zbigniew Winnicki**
przewyższenie: Mielec, dn. 29.4.57 na szybowcu „Mucha" — 4100 m
przelot: Rzochów — Michałków, dn. 7.6.59 na szybowcu „Mucha" — 303 km

21 (235) **Mirosław Nalepa**
przewyższenie: Jasionka, 8.6.59 na szybowcu „Mucha" — 3980 m
przelot: Jasionka — Oleśnica, dn. 2.9.58 na szybowcu „Mucha" — 350 km

22 (236) **Jan Madejczyk**
przewyższenie: Warszawa, 9.6.59 na szybowcu „Mucha" — 4200 m
przelot: Warszawa — Bielsko, dn. 14.6.58 na szybowcu „Mucha" — 305 km

23 (237) **Adela Skonieczna**
przewyższenie: Żar, dnia 3.10.56 na szybowcu „Komar" — 3000 m
przelot: Leszno — Radom, dnia 15.6.59 na szybowcu „Mucha" — 329 km

24 (238) **Jerzy Szyłkiewicz**
przewyższenie: Krosno, 25.6.59 na szybowcu „Mucha" — 3350 m
przelot: Lisie Kąty — Skrudki, dn. 30.6.57 na szybowcu „Jaskółka" — 310 km

25 (239) **Zdzisław Jarguz**
przewyższenie: Jeżów, dn. 27.6.59 na szybowcu „Bocian" — 3060 m
przelot: Mierzęcice — Masłów — Pobiednik — Mierzęcice, dnia 26.7.58 na szybowcu „Mucha" — 325 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

11 (1474) **Andrzej Bański**
długotrwałość: 21.7.58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 30 min
przewyższenie: 23.5.59 „ „Mucha" — 1150 m
przelot: 31.5.59 „ „Mucha" — 75 km

12 (1475) **Andrzej Dziurzyński**
długotrwałość: 5.8.58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 37 min
przewyższenie: 5.8.58 „ „Mucha" — 1460 m
przelot: 6.4.59 „ „Mucha" — 170 km

13 (1476) **Jan Jędruch**
długotrwałość: 5.11.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 42 min
przewyższenie: 8.11.57 „ „Mucha" — 1610 m
przelot: 26.4.59 „ „Mucha" — 60 km

14 (1477) **Stanisław Józefczak**
długotrwałość: 8.4.59 na szybowcu „Mucha" — 8 h 03 min
przewyższenie: 9.4.59 „ „Mucha" — 1040 m
przelot: 26.3.59 „ „Sroka" — 61 km

15 (1488) **Edward Wierzbicki**
długotrwałość: 8.4.59 na szybowcu „Mucha" — 7 h 21 min
przewyższenie: 22.4.59 „ „Mucha" — 1310 m
przelot: 26.4.59 „ „Mucha" — 200 km

16 (1489) **Ryszard Janosz**
długotrwałość: 8.4.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 07 min
przewyższenie: 22.4.59 „ „Mucha" — 1125 m
przelot: 26.4.59 „ „Mucha" — 54 km

17 (1480) **Edward Fecko**
długotrwałość: 22.8.58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 25 min
przewyższenie: 23.4.59 „ „Mucha" — 1550 m
przelot: 27.4.59 „ „Mucha" — 67 km

18 (1481) **Roman Kocemba**
długotrwałość: 9.4.59 na szybowcu „Mucha" — 8 h 12 min
przewyższenie: 9.4.59 „ „Mucha" — 1200 m
przelot: 27.4.59 „ „Mucha" — 150 km

19 (1482) **Krzysztof Smulski**
długotrwałość: 9.4.59 na szybowcu „Sroka" — 5 h 54 min
przewyższenie: 9.4.59 „ „Sroka" — 1460 m
przelot: 28.4.59 „ „Mucha" — 55 km

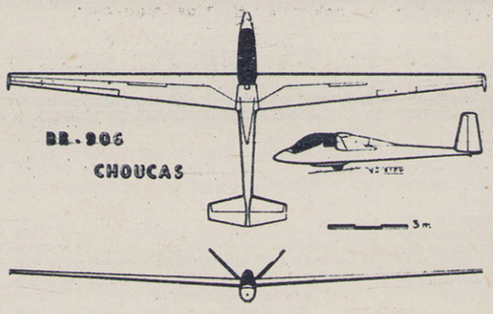
20 (1483) **Andrzej Grabianka**
długotrwałość: 27.4.59 na szybowcu „Sroka" — 6 h 15 min
przewyższenie: 27.4.59 „ „Sroka" — 1680 m
przelot: 28.4.59 „ „Mucha" — 58 km

21 (1484) **Marek Kochanowski**
długotrwałość: 14.8.58 na szybowcu „Salamandra" — 5 h 57 min
przewyższenie: 7.5.59 „ „Mucha" — 1580 m
przelot: 7.5.59 „ „Mucha" — 130 km

22 (1485) **Henryk Ścisłowski**
długotrwałość: 7.5.59 na szybowcu „Mucha" — 6 h 21 min
przewyższenie: 8.6.57 „ „Mucha" — 1100 m
przelot: 13.8.57 „ „Żuraw" — 75 km

(cdn)

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

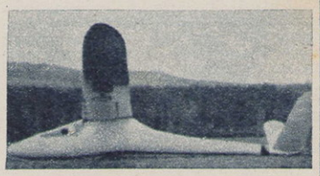


BREGUET-906 „CHOUCAS"

Dalszym rozwinięciem znanego francuskiego szybowca „Fauvette", który brał udział w leszneńskich zawodach, jest nowa dwumiejscówka treningowa oznaczona numerem 906. Oblatanie prototypu nastąpiło 1 maja br. Rozpiętość skrzydeł — 18 m. Ciężar całkowity — 410 kG.

Rys. „Air Revue"

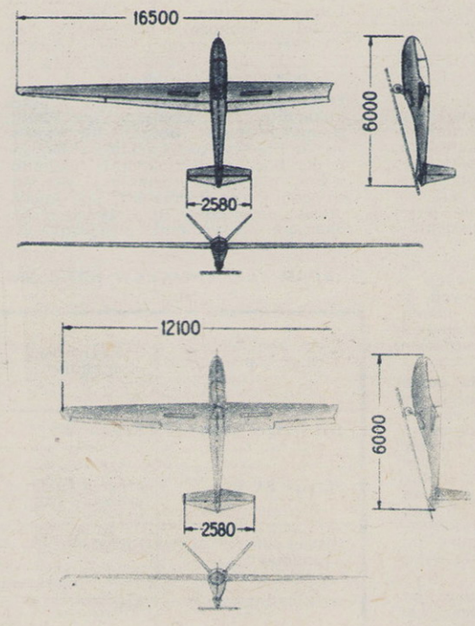
MAŁY SZYBOWIEC WYCZYNOWY



W zakładach Wolfa Hirtha w Nabern/Teck (NRF) zbudowano prototyp ciekawego szybowca o nazwie KRIA. A oto kilka danych: rozpiętość skrzydeł — 11,9 m, wydłużenie — 14,4, długość — 6,85 m, ciężar własny — 115 kG. Usterzenie motylkowe, profil skrzydeł specjalnie opracowany przez dr R. Epplera. Skrzydła niedzielone. Konstrukcja skorupowa przy użyciu tworzyw sztucznych, balsy i tworzyw piankowych. Podczas 20-godzinnych oblotów, jakie do tej pory przeprowadzono, doskonałość wynosiła 30, a prędkość opadania 0,7 m/sek. Szybowiec przewidziany jest do produkcji seryjnej. Na razie jeszcze przeprowadzane są poprawki, ulepszenia i oloty.

Fotoo: „Thermik"

BLIŹNIACZE SZYBOWCE



Zespół konstruktorów pod kierownictwem inż. Olega Antonowa opracował dwa bliźniacze metalowe szybowce. Pierwszy to szybowiec wyczynowy A-11, a drugi to szybowiec akrobacyjny A-13 Oba szybowce są pierwszymi metalowymi konstrukcjami budowanymi seryjnie zgodnie z uchwałą Centralnego Komitetu DOSAAF — ZSRR.

Oryginalnie rozwiązano użytkowanie obu typów szybowców. W ciągu 5—10 minut szybowiec akrobacyjny A-13 może być zamieniony na szybowiec wyczynowy A-11. Następuje tylko wymiana skrzydeł, kadłub i usterzenie pozostają bez zmiany. 13-krotny zapas wytrzymałości pozwala obu szybowcom na hol za samolotami Jak-12 An-2 i Li-2. Oto kilka danych szybowców: A-11 — rozpiętość — 16,7 m, długość — 6 m, ciężar własny — 310 kG, ciężar w locie — 400 kG, doskonałość max. — 34, max. prędkość — 300 km/h, A-13 — rozpiętość — 12,1 m, długość — 6 m, ciężar własny — 270 kG, ciężar w locie — 360 kG, max. doskonałość — 26, max. prędkość — 400 km/h.

WYDAWNICTWO „SKRZYDLATEJ POLSKI"
Redaguje Zespół — Warszawa 1959